

РАССЛЕДОВАНИЕ

Как зарабатывают

Государственные деньги, предназначенные на перевозку льготников, не доходят до тех, кто их возит

Конфликты между водителями маршрутных такси и льготниками жителям Николаева приходится наблюдать ежедневно. Старушек и стариков, если и не гонят взащей, то берут в транспорт с большим одолжением. В то же время только за последние два года николаевским автоперевозчиком из госбюджета за перевозку льготного контингента было перечислено более 2 миллионов гривен. Чем же объяснить такую нелюбовь маршрутчиков к старикам, за которых из казны исправно платятся немалые деньги? Ответить на этот вопрос пытались корреспонденты "НБ".

Платят тем, на кого жалуются

То, что бесконфликтная автоперевозка льготников пока из области фантастики, подтверждает и статистика обращений к городской власти. По словам чиновников, на работу городского пассажирского транспорта больше всего жалуются обиженные пенсионеры. С каждым годом этот жалобный поток не уменьшается. По данным отдела транспорта, в 2008 году поступило 134, а спустя год - 128 жалоб. Удивляет то, что львиная доля претензий приходится на предприятия, получившие государственную компенсацию. Например, водители компании "Пик" в 2008 году отказали в перевозке льготников 31 раз, а их коллеги из "Авто-Виола плюс" - не намного меньше - в 28 случаях. В то же время, по информации городского департамента финансов, эти предприятия получили за последние два года по 200 тысяч гривен компенсации на брата. Кстати, самый большой куш получили предприятия, обслуживающие, помимо городских, и пригородные маршруты - ООО "Алан-техно" (744 тысячи грн.) и ОАО "Орион-Авто" (861 тыс. грн.).

А возит кто?

Чтобы понять, как можно нажиться на льготниках, необходимо пояснить схему пассажирских перевозок, которая

сложилась в нашем городе.

И здесь нам есть чем гордиться! Такой простой и ловкой схемы бизнеса на пассажирах и водителях нет, кажется, больше ни в одном областном центре. В Николаеве транспортная отрасль работает по одному принципу - какое-нибудь, приближенное к власти, предприятие добывает на городском конкурсе перевозок маршруты, а потом привлекает частных предпринимателей со своим транспортом. Так что типичного николаевского перевозчика назвать "автопредприятием" можно с большой натяжкой. Своих автобусов оно практически не имеет, с кадрами - тоже напряженка. Весь штат "автопредприятий" укомплектован по минимуму: директор, бухгалтер и другой персонал, занятый бумажной работой.

Львиная доля маршрутов сосредоточена в руках нескольких перевозчиков: ЧП "Пик" (21 маршрут), МЧП ТФТ (20) и ЧП "Авто-Виола плюс" (10). А вот с собственными автобусами и микроавтобусами у данных предприятий как-то не сложилось.

Фирма "ТФТ" за более чем десятилетнюю деятельность удосужилась обзавестись всего... четырьмя автобусами. Другая "крупная" фирма "Авто-Виола плюс" из 318 лицензированных транспортных средств своих имеет всего 6. Некоторым исключением на общем фоне выглядит ЧП "Пик", которое приобрело 35 автобусов. Впрочем, если сопоставить с общим количеством транспорта, работающего "под крылом" этого предприятия (621 единица), и учесть, что, помимо городских,

Государство заплатит: кто получил компенсации из госбюджета за перевозку льготников (тыс. грн.)

	2008 г.	2009 г.
ООО "Алан-техно"	467	466
ОАО "Орион-авто"	335	526
ЧП "ПИК"	85	127
ЧП "Авто-Виола плюс"	80	120
ООО "Укртранс"	-	54
ЧП "Бершадский"	4	-

Данные департамента финансов Николаевского горисполкома

фирма обслуживает более десятка областных и пригородных маршрутов, то собственный автопарк - это капля в море.

Поэтому лямку транспортных перевозок тянут в основном хозяева маршруток да водители. За свой счет они приобретают топливо, запчасти, оплачивают штрафы ГАИ, оформляют необходимые документы и, чего греха таить, рассчитываются с фирмой за маршрут.

Льготник в нагрузку

Раз предприятие-перевозчик получает компенсации за льготников, то, по идее, и предпринимателям, и водителям должно что-то перепасть. Мы выбрали основные маршруты, которые обслуживают фирмы - счастливые обладатели компенсации, и пошли в народ.

Льготников я возю регулярно, - ответил на наш вопрос владелец (он же и водитель) микроавтобуса одного из маршрутов ЧП "Авто-Виола плюс". - В среднем за день получается от 10 до 15 человек. Но за 4 года работы в перевозках о компенсациях никто не заикался.

Мы обошли еще с пяток маршрутов, но счастливых, получивших от своих "патронов" денежную компенсацию, не встретили. Хотя, как известно, предприятие эту компенсацию исправно получало. Никаких других послаблений владельцы микроавтобусов от руководства фирмы также не ощутили. Даже

наоборот, плата за маршрут только увеличивалась.

Та же картина и на маршрутах ЧП "ПИК".

- Маршрут у нас неприбыльный, возим либо воздух, либо льготников, - откровенно признался водитель и хозяин "Газе-

“Нынешняя система помощи льготникам далека от совершенства и не позволяет эффективно использовать субвенции. По мнению опрошенных авторами финансов, решить проблему социальной поддержки льготников помогли бы внедрение адресных целевых выплат на покрытие расходов на проезд в общественном транспорте. Это не только бы снизило уровень коррупции, но и поддержало бы тех, кто реально возит.

ли". - Одно время нас обнадежили, пообещав покрыть убытки за льготников. Мы, как ненормальные, вели отчетность, на конечных остановках записывали номера удостоверений, имена льготников. В день записывали до 100 человек! Но от фирмы ни копейки не получили.

Практически ничем не отличались ответы, услышанные нами от владельцев и водителей машин, работающих "под крылом" ООО "Алан-Техно". Правда, здесь упреков в адрес руководителей данного предприятия гораздо меньше. Все-таки "Алан-Техно" предприятие, которое предпочитает работать в основном на собственных автобусах.

Как мы ни пытались найти счастливых, благодетельствованных фирмами-перевозчиками, но, увы, на городских маршрутах (а их мы обошли порядка двадцати) таковых не нашлось. Однако списки перевезенных льготников опрошенные нами водители и хозяева сдавали регулярно. Зачем? Для большинства маршрутчиков до сих пор остается загадкой.

Виртуальные льготники

Куда же деваются пресловутые списки льготников? Для чего фирма-перевозчик требует от своих "подопечных" подробных отчетов? За ответом мы направились в горисполком, в департамент финансов, отвечающий за распределение бюджетных средств.

К чести городских финансистов, нам предоставили полную и исчерпывающую информацию. Оказывается, списки льготников с их именами и номерами удостоверений предприятие хранит у себя для проверки контролирующих и правоохранительных органов. А в департамент подает лишь обобщенную информацию о количестве перевезенных ИМИ льготников и...требуемой за это суммой. Нам посчастливилось даже изучить некоторые из них, и удивлению нашему не было предела...

Интересен отчет фирмы "Ав-

Предприятие	2008г.		2010г.		кол-во город. маршрутов
	Свой автопарк	всего машин	свой автопарк	всего машин	
ООО «Укртранс»	18	36	27	61	4
МЧП «ТФТ»	1	561	4	512	20
ЧП «Автовиола плюс»	2	286	6	318	10
ЧП «Ива»	4	68	4	99	4
ЧП «Мис»	0	47	2	112	6
ЧП «ПИК»	18	310	35	621	21
ООО «Алан-техно»	28	133	28	125	5
ООО ПКФ «Гуриг-сервис»	0	120	0	133	6
ООО «Приватавтолюкс»	5	267	5	248	11
ОАО «Орион-авто»	-	-	32	156	-

Данные ГАИ Николаевской области, Николаевского горисполкома, ТУ Главгосинспекции на автотранспорте в Николаевской области



Геннадий ПОГОРЕЛОВ, начальник областной ГАИ, об организации маршрутных перевозок в городе (из выступления на пресс-конференции 13 мая т.г.):

- Такой шабаш (частые забастовки водителей - ред.) возможен только в Николаевской области... Я уверен, все забастовки организованы руководителями предприятий-перевозчиков. Приведу пример, как только мы начали проводить операцию "Автобус 2010", мне позвонили и заявили: вы устроили беспредел...

У нас фирмы-перевозчики не имеют своего транспорта, а привлеченный транспорт по договору. Если бы у них был автопарк, относились бы к своей работе иначе. Ведь свой транспорт содержать накладно: расходы по ремонту, зарплате. А сегодня перевозчик с каждой машины берет план. И ему все равно, сто машин будет работать на маршрутах или двести. Главное, чем больше машин, тем больше заработок будет для предприятия... Но служба ГАИ сама ничего не делает. Здесь должен быть заинтересован заказчик перевозок - горисполком или облгосадминистрация...

РАССЛЕДОВАНИЕ

На льготниках

Материал печатается при содействии Датской ассоциации журналистов-расследователей SCOOP



На кого жалуемся

Підприємство-перевізник	Кількість звернень від громадян за:		
	2008р.	2009р.	01.05.2010р.
МПП "ТФТ"	41	31	13
ПП "Пик"	31	21	10
ПП "Авто-Виола плюс"	28	25	12
ТОВ "Приватавтолюкс"	10	18	8
ТОВ ВКФ "Гуриг-Сервіс"	8	6	2
ТД "Карго Авто України"	4	8	1
ПП "ІВА"	3	5	0
ТОВ "Укр-Транс"	5	6	0
ТОВ "Алан-Техно"	2	4	5
ПП "МІС"	2	3	3
ТОВ "МИТАП"	0	1	0
Всього:	134	128	54

Данные отдела транспорта Николаевского горисполкома

родских, пригородных, областных и даже междугородних, то, наверняка, списки льготников, подаваемых на компенсацию, ЧП позаимствовало у подшефных предпринимателей.

Для сравнения - "Орион-Авто" в тот период перевез почти шесть тысяч льготников, а "Алан-Техно" - больше 23 тысяч. Но у этих предприятий было, хотя бы, больше своего транспорта - 32 и 28 соответственно. Да и автобусы большей вместимости.

Четыре в одном

Открытие, сделанное нами в департаменте финансов горисполкома, не давало нам покоя. Мы решили поинтересоваться у самих руководителей предприятий, откуда взялись цифры, увиденные нами в отчетах. Забегая вперед, отметим, что разыскать предприятия оказалось не так просто. Если информацию по местонахождению "Орион-Авто", "Алан-Техно", "Укртранс" можно найти в салонах маршруток или, на худой конец, в Интернете, то ЧП "Пик" и "Авто-Виола плюс" нам удалось разыскать только с помощью горисполкома.

И здесь нас ожидало очередное открытие. У четырех фирм-

перевозчиков почему-то оказался один и тот же контактный телефон (42-78-90). Конечно же, упустить возможность пообщаться сразу с четырьмя руководителями мы не могли и, узнав по указанному телефону адрес, отправились в Терновку. Именно там, заверили нас, дислоцируются самые крупные городские перевозчики: ЧП "Пик", ЧП "Авто-Виола плюс", ООО "Митап" и ЧП "Ива"...

Адрес Софиевская, 1 нам мало о чем говорил, поэтому мы стали спрашивать у местного населения, где находится автопредприятия, обслуживающие почти половину городских маршрутов. Но наши респонденты в ответ только удивленно пожимали плечами. Об АТП в Терновке они впервые слышат.

С трудом мы все-таки разыскали интересующий нас объект. База АТП разместились возле терновского железнодорожного переезда на месте старой газозаправки (см. фото). При входе мы увидели многообещающий рекламный плакат, без лишней скромности утверждающий, что ЧП "Пик" - "самый крупный пассажирский перевозчик южного региона". Но вот база у самого крупного перевозчика оказалась совсем не крупной. В небольшой смотровой яме ремонтировалась одна "Газелька", на стоянке в несколько квадратных метров стояла парочка легковушек, а охрану объекта несли несколько неказистых, но добродушных псов.

В офис компании, представлявший из себя одноэтажную кирпичную пристройку, нас не пустили, поскольку "начальства на месте нет".

- Обращайтесь завтра с утра, - вежливо посоветовала нам женщина-охранник и уборщик одновременно.

С утра мы набрали известный номер и удачно попали на заместителя ЧП "Авто-Виола плюс" господина Терехина. Но общаться с прессой должностное лицо, изве-

Водители - слабое звено!

Назначение государственной субвенции на выплату компенсации за льготную перевозку отдельных категорий граждан - покрыть потери доходов от перевозки льготных категорий, сообщили в департаменте финансов. Однако не нужно быть финансистом, чтобы понять, что основные расходы по перевозке льготников несет не предприятие, а частные предприниматели (владельцы микроавтобусов). Да и то, при условии, что они сами же и за рулем. Судите сами: как правило, у предпринимателя жесткие обязательства перед фирмой: ежемесячно сдавать установленную сумму заработанных денег. И никого не интересует, какие затраты ты несешь на покупку горючего, запчастей, оплату штрафов ГАИ.

Но самым слабым и бесправным звеном в этой цепи оказываются водители. Фактически за их счет и происходит перевозка льготников. Хозяин маршрутки назначает водителю ежедневный план - сумму, которую необходимо сдать. Сколько людей он перевез, столько и заработал. Поэтому каждый льготник - для него как враг народа.

стное своей нелюбовью к СМИ, не пожелало:

- Мы вас категорически не уважаем. Нам с вами говорить не о чем...

Для полноты картины мы наведались в компанию "Алан-Техно". Там нам тоже дали отворот-поворот - начальства на месте не оказалось, и на наши вопросы ответить было некому. Но к чести фирмы увиденная нами база вполне отвечала представлению об автопредприятии. На огороженной территории мы насчитали более десятка крупных автобусов и микроавтобусов.

Крайних нет?

А что думает заказчик пассажирских перевозок - горисполком? Считают ли справедливой городские чиновники сложившуюся схему распределения субвенций? Почему реально льготников возят одни, а деньги за это получают другие? Увы, мы лишний раз убедились, что городская власть любит малоимущих, ветеранов войны, пенсионеров и инвалидов лишь на словах. А когда касается конкретных дел, предпочитает умыть руки. К сожалению, никто из чиновников, отвечающих за работу городского транспорта, не пожелал встретиться с корреспондентами "НБ". Заместитель городского головы,

председатель конкурсного комитета по перевозкам Александр Женжеруха времени пообщаться с нами не нашел, пе-



У Александра Женжерухи не нашлось времени на прессу

реправив журналистов на своего подчиненного - "транспортника" Геннадия Иванова. Но начальник транспортного отдела тоже оказался слишком занят - совещание за совещанием. И вообще, добавил Иванов, обращаться следует в пресс-службу.

По-видимому, сложившаяся в городе система устраивает как фирмы-перевозчики, так и городскую власть. А вот устраивает ли она льготников - вопрос.

**Олег ОГАНОВ,
Ярослав ЧЕПУРНОЙ**

P.S. Редакция не ставит точку в обсуждении темы. Мы готовы выслушать и опубликовать мнение всех сторон, задействованных в пассажирских перевозках.

Геннадий ИВАНОВ, начальник отдела пассажирских перевозок, связи и развития телекоммуникаций горисполкома (из интервью газете "Николаевские новости" 4 мая т.г.):

- По условиям договора с горисполкомом фирмы обязаны обновлять ежегодно 10 процентов подвижного состава. В 2008 году фирмы обновили свой транспорт на 30 процентов, все приобреталось в кредит. Но тут грянул кризис... Фирмы переходят на автобусы большей вместимости...

Был бы муниципальный транспорт - проблем было бы меньше. А цены у нас повышались в последний раз в 2008 году. Мы постоянно просим перевозчиков не повышать стоимость проезда, они идут нам на уступки, хотя о рентабельности предприятий говорить не приходится. Отсюда и не то качество, и не тот сервис...



По адресу Софиевская, 1 числится сразу несколько перевозчиков



База "Алан-Техно"