

Алексей Савчук: «Перевозчики не должны попадать в кабалу к ловкачам»

Участок окружной дороги г. Тюмени



Почти год назад, 13 июля 2015 года, был подписан закон № 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в РФ и о внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ». В журнале «АТ» № 12, 2015 г., № 1, 2, 2016 г. были опубликованы статьи об особенностях и основных положениях нового закона, его разработчики дали свои рекомендации по практике применения этого законодательного акта. И вот, наконец, 14 июля 2016 года закон вступил в действие в полную силу. Каковы же первые впечатления перевозчиков от его внедрения в российских регионах? Наш корреспондент беседует с генеральным директором тюменского автотранспортного предприятия «Отечество» Алексеем Савчуком.

– **Алексей Викторович, каковы ваши впечатления от нового закона, регулирующего пассажирские автоперевозки?**

– Если честно, 220-й Федеральный закон требует доработки.

Из положительного: впервые для частных перевозчиков предусмотрены субсидирование на перевозку пас-

сажиров. Этот шаг все перевозчики оценили очень позитивно, поскольку со стороны заказчика – Администрации города Тюмени, требования к организации перевозок значительно возросли. Предусмотрена целая система оценки качества выполнения работ, связанных с осуществлением регулярных перевозок по регулируем-

ым тарифам. В рамках этой системы контролируются параметры работы подрядчика и оценивается качество его работы: регулярность движения, исполнение вечерних рейсов, нарушение схем маршрутов, необъявление остановочных пунктов и даже количество несвоевременных ответов на информацию, полученную от

граждан. Предусмотрена жесткая система штрафов. Впервые будет налажен, без преувеличения, – тотальный контроль за работой общественного транспорта. Для соблюдения всех этих требований у нас на предприятии создана специальная служба, которая позволит оперативно осуществлять контроль за работой транспорта и принимать меры по решению проблем, связанных с качественным обслуживанием пассажиров.

Однако усилия по поддержанию работоспособности предприятия на нужном уровне требуют немалых затрат. Поэтому без субсидий перевозчикам не обойтись. Ни для кого не секрет, что в Тюмени есть и заведомо убыточные маршруты. Это дополнительная финансовая нагрузка на перевозчика. Поэтому принципиальное решение Администрации города Тюмени о финансовой поддержке автотранспортных пассажирских предприятий в режиме субсидирования абсолютно понятно и оправданно. И его можно было бы только приветствовать. Если бы не одно большое «НО»...

220-й Федеральный закон принес нам одно неприятное новше-



А. Савчук

ство – остались в прошлом открытые конкурсы на право осуществления пассажирских перевозок. Подход к предприятиям-участникам конкурса был очень строгий. Больше шансов на победу имели серьезные, нормальные предприятия, такие как ПАТП-1 и ПАТП-2, «Караван-Авто», наше «Отечество». Серьезное предприятие – это то, которое имеет собственную ремонтно-производственную базу, свой подвижной состав, всех необходимых специалистов и пр. Каждое предприятие рассматривали будто под микроскопом, обращали внимание буквально на

всё. Даже стаж работы учитывался, сколько на рынке предприятие работает. Учитывался срок эксплуатации машин. Новая машина – тебе давали максимальное количество баллов. Это был конкурс для выявления действительно лучших. Конкуренция была по существенным и честным критериям.

Всё изменилось в этом году. Нет, не изменилось – буквально перевернулось с ног на голову. Потому что практически теперь перешли на аукционы, где участнику не обязательно иметь собственные производственные мощности, хотя без них вообще невозможно выполнять работу по перевозке пассажиров. Честные критерии, честная конкуренция – в сторону! Состязательный процесс перешел в странную плоскость: участники аукциона стали наперебой, шаг за шагом, отказываться от государственной субсидии. Вот как это было. Выставляется лот на право перевозки пассажиров в городе Тюмени. Начальная цифра государственной субсидии – 20 миллионов рублей. То есть государство в лице муниципалитета готово предоставить перевозчику субсидию на эту сумму. Но тут поступает пред-



Алексей Савчук доволен: его предприятие пополнилось тремя новыми микроавтобусами

ложение: мы готовы возить пассажиров за 19 миллионов. За ним следует второе предложение: а мы готовы за 17. И вот шла такая борьба: кто ниже опустится. В эту борьбу оказались невольно втянуты все участники. На некоторых лотах доборолось до того, что опустились до нуля, а затем ушли далеко в минус. Победитель одного лота ушел в минус аж на 14 миллионов рублей. Это значит, что он должен сам заплатить государству 14 миллионов, внести наличными в кассу администрации. И только после этого сможет приступить к работе на выигранном им маршруте. И так – каждый «минусовый» победитель. Только не ясно, как такого рода победители будут выполнять обязанности по перевозке пассажиров, да еще и с учетом возросших требований.

– Ситуация выглядит просто абсурдной.

– Так и есть, абсурд полный. Но всему есть объяснение. Суть в том, что конкурс перестал быть конкурсом, а стал аукционом, открыв зеленую улицу неким образованиям... Я не назову их предприятиями, это нечто иное. Настоящие предприятия, как я уже говорил, это те, у которых есть база, автобусы, персонал, опыт работы. У этих же «предприятий» нет ничего, кроме маленького кабинета, блокнотика и ручки. Ах да, есть еще лицензия на право перевозить пассажиров, которую без особых проблем может получить практически любой гражданин.

Так вот, мне очень не нравится, что такие предприятия-пустышки, предприятия-призраки получили возможность не только участвовать в аукционах на право перевозки пассажиров по регулируемым маршрутам, но и выигрывать. Что это за победитель, которому нечем работать, нечем возить, нет ничего своего, кроме номинальной победы? Победитель – голый! С другой стороны – проигравшие. Те, у кого есть все необходимое для того, чтобы возить, но они лишены возможности. И вот в результате происходит их неестественное соединение...

– Неестественное соединение. Это вы о чем?

– О том, что сразу после торгов номинальные победители начали заниматься активным поиском перевозчиков, которые будут выполнять самую транспортную работу. И обращаются эти «победители» как раз к тем перевозчикам, которые на торгах оказались аутсайдерами. Их отношения оформляются как договор субподряда. Договор на довольно-таки невыгодных условиях, а с учетом предусмотренных штрафов просто кабальных для проигравших.

– Проигравшие... Но ведь, как я понимаю, это те предприятия, которые вы относите к классу нормальных, серьезных.

– Вот именно! Их выбили из конкурса... пардон, аукциона, те самые предприятия-пустышки, а затем пригласили на субподряд. И нормальные перевозчики вынужденно соглашаются. Просто потому, что не видят другого выхода. Надо работать, имеющийся у них производственный потенциал должен быть задействован.

– Ситуация начинает несколько проясняться. В начале нашего разговора у меня на языке вертелся вопрос: что это за странные предприятия, которые рвались победить любой ценой? Теперь вижу, что вопрос излишний. Они не странные, а скорее целеустремленные.

– Думаю, так и есть. Они добились своего, ничего не имея. И те-

перь, благодаря своим, скажем так, грамотным действиям получили возможность эксплуатировать реальных перевозчиков. Осложняя им и без того трудную жизнь.

– Да, очень похоже, что за этими действиями скрывается определенная стратегия. Оказавшаяся довольно-таки результативной. Вот об этом и вопрос: насколько результативной?

– Нет, полностью рынок пассажирских перевозок в городе Тюмени фирмами-пустышками не захвачен. Основные предприятия удержали свои позиции. Но не без потерь.

– Для примера: как вышло из торгов ваше «Отечество»?

– Нашему предприятию, возможно, просто повезло, на наш лот особо никто не позарился. Мы забрали всю положенную субсидию. И еще одного предприятия игра на понижение почти не коснулась. А всех остальных – очень даже коснулась...

– Осталось выяснить: каким образом во всем этом «виноват» 220-й ФЗ?

– 220-м законом установлено, что осуществление регулярных перевозок должно быть на контрактной основе. Порядок же заключения контрактов, о котором идет речь, регулируется 44-м ФЗ – это правила организации аукционов, торгов. Таким образом, чтобы заключить контракт с перевозчиком, уполномоченный орган исполнительной власти субъекта Российской Фе-



г. Тюмень. На улице Республики



В районе тюменского телецентра

дерации или муниципалитета должен провести торги.

– И вы категорически против этого новшества?

Однозначно против при такой системе допуска участников к торгам.

– А как, по-вашему, должно быть правильно?

– Правильно было бы установить жесткие требования к участникам аукциона в части проверки их практической дееспособности как перевозчиков. В этих требованиях должно быть отражено всё то, о чем мы уже говорили: без собственной специализированной производственной базы, причем не в Урюпинске, а в Тюмени, без собственного подвижного состава, обученных кадров невозможно осуществлять пассажирские перевозки, тем более с теми показателями качества, которые заложены в законе.

Не нравится мне еще один момент. Что контракт заключается всего на 15 месяцев. Тут тысячу раз подумаешь, прежде чем решаться на какие-то инвестиции, зная, что через 15 месяцев тебя ждет новый аукцион, с совершенно непредсказуемыми последствиями.

На мой взгляд, здесь организатором аукциона совершена ошибка, которую расхлебывать нам, перевозчикам. Доходы, и без того невысокие, упадут еще ниже. Потому что между

заказчиком перевозок и реальным перевозчиком пассажиров появилась прокладка – те самые псевдопобедители, которые через заключение договоров субподряда будут «дойти» своих, так сказать, партнеров. «Партнеры» будут платить своим «благодетелям» ежемесячную мзду, за каждое транспортное средство – 40-50 тысяч. Это кабала, а не партнерство на самом деле, бедные перевозчики будут работать в страшной нищете. Надо ли говорить, что при этом пострадают и интересы пассажиров? Каким образом в этих условиях перевозчик сможет обеспечить качественную работу?

И вот еще о чем я думаю. Ну, в этот раз повезло нашему предприятию, еще двум-трем основным перевозчикам в городе – как-то устояли на ногах. Но чего можно ожидать на следующем аукционе? Уже на этих торгах предприятия-пустышки могли опрокинуть всех нас – если бы их было больше и они были бы понахальнее. Даже ПАТП-1 и ПАТП-2, наши столпы на рынке городских перевозок, вряд ли удержались бы.

Есть у меня замечание и другого рода. По поводу новых карт маршрута. Поясню на конкретном примере. Работает автобус на линии – и вдруг сломался. Раньше было как? Заменяем этот автобус резервной машиной, понятно, такого же класса. Сейчас такая замена тоже возможна, но

характеристики машин должны совпадать абсолютно, вплоть до класса по экологии. Если, скажем, сломался автобус с двигателем Евро-5, я имею право заменить его автобусом только с двигателем Евро-5. Но у меня может не оказаться в резерве машины именно с таким двигателем. И будь у меня в наличии целых десять резервных машин с двигателем Евро-3 или Евро-4, использовать их категорически запрещено. За нарушение – несоответствие карты маршрута и автомобиля – штраф 20 тысяч рублей. Если же эксплуатировать автобус без карты, штраф и вовсе драконовский – 300 тысяч.

Ситуация нелепая: резерв есть и в то же время его как бы нет. Стоят новые автобусы, оборудованы на полную катушку, транспорт лицензирован, всё в полном порядке – почему же я для выполнения поставленных задач этот автобус не могу беспрепятственно выпустить на линию? С одной стороны, не запрещается иметь резерв. Но фактически есть запрет на то, чтобы его задействовать. В графике образуется дырка, заткнуть ее запрещают. А за регулярность всё равно спросят.

Считаю, с жесткостью в отношении карты маршрута в новом законе явный перебор. Еще пример: раньше на карте отмечалось, на каких маршрутах она может использоваться. А сейчас прописан только один маршрут. Сейчас, если карта утеряна – новая будет изготавливаться целых пять дней. То есть автобус не сможет пять дней выезжать, будет простаивать, а люди стоять на остановке. Не понятно: зачем все эти ужесточения правил, что это дает? Любая норма закона должна иметь свою логику. Любой закон, в моем понимании, должен помогать людям, в данном случае, предпринимателям-первозчикам, делать их работу. А не создавать дополнительные трудности. Думаю, по мере реализации нового закона его разработчики смогут критично оценить допущенные недочеты и принять меры по их устранению.

Беседовал В. Гранник