таганрогское народное обозрение
Площадь Восстания
№2 август, 2007 года
Читайте газету в Интернете: www.taganrog-metallurg.narod.ru **Пишите письма:** metallurg2005@rambler.ru

БИТВА ЗА УРОЖАЙ

или Кто и как обманывает пассажиров

Таганрогский пенсионер Александр Петрович Шупейко – бывший несовершеннолетний узник фашистских концлагерей – выиграл в суде гражданское дело по своему иску к известной транспортной кампании Таганрога ООО «Маршрутные такси «Южный город». Событие это может показаться малозначительным и незаметным лишь на первый взгляд. Победа Александра Петровича – это победа всех таганрожцев, чьи права ежедневно нарушаются в городском транспорте.

На стороне Александра Петровича Шупейко был только адвокат. По другую сторону судебного барьера против пожилого человека, узника концлагерей, выступала вся мощь местного транспортного бизнеса и таганрогского чиновно-бюрократического аппарата.

Дело о 28 рублях

Формально цена вопроса составляла… 28 рублей, которые, как считает Александр Петрович Шупейко, его незаконно заставили заплатить в четырех случаях, когда он - федеральный льготник и владелец единого социального проездного билета - воспользовался услугами автобусов ООО «Южный город». И вот за эти 28 рублей самая мощная транспортная пассажирская компания Таганрога, а заодно с ней высокооплачиваемые юристы, представители местного Управления социальной защиты населения и городской администрации бились сплоченным строем против одного-единственного рядового горожанина.

Заранее успокоим читателей - мощный альянс коммерсантов от транспорта и чиновников процесс проиграл. Проиграл в Таганрогском суде, а затем, после подачи кассации, и в суде областном. Но возникает вопрос: почему с таким упорством сражались за 28 рублей из кармана пенсионера коммерсанты и чиновники?

Сам того не ведая, Александр Петрович Шупейко, начав дело против ООО «Маршрутные такси «Южный город», приподнял завесу строгой секретности, которой многие годы была прикрыта хитроумная схема организации транспортных перевозок в Таганроге.

Эта схема позволяла «оптимизировать» налогообложение в этой сфере бизнеса, монополизировать пассажирские перевозки в руках строго определенного круга лиц, и процветать различного рода нарушениям в транспортном обслуживании. И главным нарушением, что фактически было признано в ходе судебного разбирательства, было многолетнее уклонение того же ООО «Маршрутные такси «Южный город» от бесплатной перевозки льготных категорий граждан. Точнее, «Южный город» возил льготников на своих «автобусах особо малой вместимости», но за плату. И тем самым получал фактически незаконные дополнительные доходы, - во всяком случае, именно такой вывод напрашивается, исходя из решения, которое в деле Александра Шупейко приняли таганрогский и ростовский суды.

Продолжение на стр.2)

(Продолжение. Начало - на стр.1)

Во всём общественном транспорте должен действовать единый тариф. Обеспечить это, необходимое для жителей города условие, – обязанность муниципалитета. Именно городская администрация должна отвечать за нормальную работу транспорта, а мэр Таганрога Николай Федянин, которому в своё время многие отдали свои голоса на выборах, – заботиться о жителях города.

Кто и как обманывает пассажиров

наше расследование

Транспортные схемы

Таганрогская схема пассажирских перевозок действительно продумана до тонкостей. Вся она основана на малозаметных аберрациях, смещениях акцентов, на игре терминами и законодательными несоответствиями. Незначительные, на первый взгляд, подстановки начинаются еще на стадии муниципальных конкурсов на право осуществления пассажирских перевозок. Подстановка первая: плавная «смена окраски» (классификации) транспортных средств. Малоформатные «Газели» легким движением руки превращаются в «автобусы особо малой вместимости».

На конкурс необходимо обязательно идти именно с автобусами, а приписка «особо малой вместимости» тут уже роли не играет. «Перекраска» «Газелей» в автобусы позволяет транспортному предприятию не попасть в разряд маршрутных такси. Что дает возможность, во-первых, избежать более жесткого налогообложения и необходимости применять контрольно-кассовую технику в каждой «Газели» на всех маршрутах. Отпадает необходимость и в более четкой, а значит, легче контролируемой системе организации пассажирских перевозок. А во-вторых, появляется возможность добиваться специальных льгот по налогообложению, поскольку автобусы в данном случае расцениваются как социальный, а не коммерческий вид транспорта.

Здесь возникает одна существенная загвоздка. Автобусная компания, как социальное транспортное предприятие, получившее налоговые льготы, обязана осуществлять бесплатную перевозку льготных категорий граждан. В планы таганрогских компаний, которые используют для перевозок «Газели», а теперь и малые автобусы «Хундай», эта обязанность никак не входит. Но в дальнейшем, уже после конкурса, она легко устраняется новым «перекрашиванием».

Выигравшая конкурс компания «автобусов особо малой вместимости» заключает с таганрогской администрацией договор на пассажирские перевозки. Но в этом договоре компания уже вновь фигурирует как предприятие маршрутных такси с соответствующим режимом работы. Пункт договора об обязанности победителя конкурса осуществлять бесплатную перевозку льготников куда-то испаряется. Причем как бы законодательно это чудесное исчезновение важнейшей обязанности транспортников подкрепляется тем, что не предусматривается (по обоюдному согласию администрации Таганрога с пассажираперевозчиками) компенсация расходов на перевозку льготников из бюджетных средств. В результате возродившаяся, как птица Феникс, «чистая» компания маршрутных такси избавляется от всех отягчающих ее социальных обязательств, получает фактически незаконные льготы по налогообложению, и начинает, с молчаливого согласия городской администрации, вытягивать из карманов льготных категорий граждан дополнительные миллионы рублей. Причем, как принято считать в Таганроге, на вполне законных основаниях.

Но ведь есть в городе и другие транспортные компании, которые реально осуществляют бесплатную перевозку льготников, скажет вдумчивый читатель. Почему бы льготникам не пользоваться их услугами? Здесь начинает работать фактор номер два - таганрогский транспортный монополизм. Опять же, наглядно этот монополизм ничем не выражен. В Таганроге официально перевозят пассажиров трамвайно-троллейбусное управление, автоколонна 1423, компании «Автолайн К», «Южный город», «Русский транзит». А с нового года к ним прибавилось еще и ростовское транспортное предприятие. Но это только кажется, что из большого числа компаний пассажир может выбрать себе наиболее подходящую.

Транспортный бизнес - бизнес особый. Монополизм в нем определяется не тем, сколько компаний работает на рынке, а в чьих руках находятся маршруты. В таганрогской схеме транспортных перевозок и здесь «все схвачено». Основа для транспортного монополизма закладывается, опять таки, еще на стадии отборочных конкурсов. Подавляющая часть самых загруженных, а значит, выгодных городских маршрутов достается двум, максимум трем компаниям, которые становятся победителями конкурса проводимых администрацией города вот уже несколько лет подряд.

Читатель, по-видимому, уже догадывается: это все те же двуликие Янусы, которые занимаются ежегодными превращениями «Газелей» из маршрутного такси в автобусы и обратно. Самое интересное, что эти компании не только обладают «виртуальными» автобусами, но и сами по себе почти что «виртуальны». Например, в ответе налоговой инспекции на депутатские запросы прямо говорится о том, что, например, одна из этих компаний - ООО «Автолайн К», собственных транспортных средств не имеет. А второй «записной» победитель всех конкурсов - ООО «Маршрутные такси «Южный город» - всего лишь «организует перевозочный процесс путем выпуска автобусов на линию, составления графиков движения и диспетчеризации перевозочной деятельности, а также обеспечивает предрейсовый и послерейсовый контроль технического состояния автобусов и медицинское освидетельствование водителей». В той же официальной бумаге налоговой службы сказано, **что «ООО «Маршрутное такси «Южный город» имеет 2(!) собственных транспортных средства и 1(!) арендованное, притом, что мы видим каждый день на линиях города до 400 «Газелей» с надписью «Южный город».** Согласно штатному расписанию, численность работников предприятия составляет 35 человек *(читай - обслуживающий персонал)*, в том числе водителей, выполняющих перевозку пассажиров - 2 человека». И, разумеется, всевозможные налоговые послабления.

Кто виноват и что делать?

Ясно, что перед нами обыкновенные компании-посредники. Со слов самих Водителей «Газелей» такой посредник, как ООО «Маршрутные такси «Южный город» взимает ежедневно с каждого транспортного средства за «путевку» (выпуск на линию) по 250 рублей, 5000 рублей за оформление лицензии, которая стоит 1300 рублей, а также находит ещё другие поводы «обложить данью» реальных перевозчиков. Но именно посредникам почему-то присуждаются из года в год первые места в транспортных конкурсах. Как это может быть? Один из механизмов превращения обычных посредников в мощные транспортные компании открывает нам справка из Таганрогского отделения пенсионного фонда. По ней получается, что численность работников, например, компании «Южный город» удивительным образом возрастает каждый год, аккурат к периоду проведения очередного муниципального конкурса. Судите сами. В 1 квартале 2001 года, по справке Пенсионного фонда, в том же ООО «Южный город» числилось 14 человек. До конца года численность увеличилась всего до 38 человек. А в 1 квартале 2002 года вдруг резко возросла до 194 человек! Наступает 2 квартал 2002 года, и численность вновь резко снижается до 39 человек. Затем точно такая же картина повторяется в 2003-2004 годах. Теперь же, как свидетельствует справка налоговой инспекции, в ООО «Южный город» официально числится едва 40 человек. Та же картина - во второй компании-победительнице - «Автолайн К». А в автоколонне 1423, получившей налоговые льготы на уплату НДС, в деле «обсчета» льготников пошли другим путем. Как установили правоохранительные органы, под видом большегрузных автобусов там нередко выпускали на маршруты маленькие «Газели». И брали с льготников деньги, как за поездки на маршрутных такси, хотя обязаны были возить бесплатно.

Компаниям-посредникам, работников которых хватает лишь на то, чтобы заглянуть под капот автобуса и освидетельствовать водителя, городские власти отдали в полное распоряжение десятки городских маршрутов. И доверили решать - кого из перевозчиков допускать на эти маршруты, а кого нет. В результате в городе появились сотни коммерческих «Газелей», а число большегрузных автобусов, перевозящих льготников, пассажиров с багажом и детскими колясками значительно сократилось. И волей-неволей льготники вынуждены садиться в маршрутки и оплачивать проезд даже при наличии единого проездного билета.

Напрашивается вопрос: неужели таганрогские власти не видят этих явных перекосов?

А если видят, то почему закрывают на них глаза? Объясняется все просто: многие чиновники таганрогской администрации косвенно заинтересованы в том, чтобы «автобусы особо малой вместимости» продолжали безраздельно царствовать на улицах Таганрога. «Газели» и «Хундаи» давно принадлежат людям, отнюдь не чужим для тех, кто представляет различные уровни чиновной иерархии Таганрога. По некоторым сведениям, за благосклонность, проявленную в ходе муниципального конкурса, облагодетельствованные компании могут даже подарить несколько «Газелей» и поставить их на наиболее выгодный маршрут.

Особый интерес представляет операция, в результате которой фактически была подведена к банкротству единственная государственная пассажирская автоколонна 1423. Произошло это из-за попустительства ее бывшего гендиректора г-на Юдрина. Огромный бокс по обслуживанию и ремонту автобусов (2 гектара земли и 3000 кв. метров), принадлежавший автоколонне, якобы для покрытия долгов был продан за смехотворную сумму - около 1 миллиона 700 тысяч рублей. В Таганроге столько стоит 3-комнатная квартира. Покупателем выступило хорошо известное в Таганроге коммерческое автотранспортное предприятие, в котором, по странному стечению обстоятельств, не последнюю роль играет зять бывшего директора автоколонны. Бывший директор же теперь руководит одним из местных банков...

Вот так невинное, казалось бы, судебное разбирательство всколыхнуло мутную водицу таганрогского транспортного бизнеса. И вынесло на поверхность свидетельства серьезных нарушений в этой сфере. В завершении сажем лишь, что суды различных инстанций обязали компанию ООО «Маршрутные такси «Южный город» обеспечить таганрогскому льготнику Александру Петровичу Шупейко право бесплатного проезда в автотранспорте этого предприятия. А это значит, что полное законное право на такой льготный проезд в «Газелях» и «Хундаях» имеют все таганрогские льготники, а школьники и студенты могут ездить по 4 рубля 50 копеек. Но многие годы, хозяева «Газелей» при попустительстве местных властей их этого права незаконно лишали.

Таганрожцы, не позволяйте попирать ваши права!

глас народа

С транспортным беспределом в Таганроге пора кончать...

Уважаемая редакция!

Написать это письмо я решила после долгих размышлений и наблюдений за тем, что происходит в общественном транспорте нашего города. Сама я по профессии бухгалтер, поэтому компетентно могу оценить экономическую и финансовую ситуацию в этой сфере нашего городского хозяйства. И вот к каким выводам прихожу. По-моему, усилившиеся сейчас - видимо, в преддверии разных выборных кампаний - разговоры о том, что наша городская власть очень сильно заботится о горожанах и предоставляет им льготы для проезда в общественном транспорте - сплошная фикция. Или, как принято говорить в политических кругах - ничем не подкрепленный популизм.

Судите сами: таганрожцам через местные СМИ давно объявлено, что пенсионеры, студенты, ветераны и другие категории льготников имеют право либо на полностью бесплатный проезд по социальным проездным билетам, либо на частичную оплату проезда во всех видах городского транспорта, кроме, разумеется, такси. А на деле выходит, что этим своим правом наши льготники в большинстве случаев воспользоваться просто не могут. Потому что социального транспорта, который обязан возить льготников бесплатно или по льготным расценкам, установленным администрацией - на большинстве маршрутов города днем с огнем не сыщешь.

Из отдаленных районов Таганрога в центр такой транспорт - я имею в виду автобусы, троллейбусы и трамваи - вообще не ходит. Зато псевдо-маршрутные такси - «Газели» и «Хундаи» - заполонили все маршруты и городские трассы. Вроде бы, кажется, это маршруточное изобилие создано таганрогскими властями для удобства горожан. На самом же деле - для того, чтобы люди, имеющие право на льготный проезд, не могли этим правом воспользоваться и платили бы в коммерческих автобусах высокую цену.

Вот и выходит: во всеуслышание заявляется о льготах, которые власть предоставляет, а под этот шумок на самом-то деле льгота отнимается! Кто-то в городских чиновных кабинетах позволил монополистам-маршруточникам бессовестно взимать плату за проезд в размере 8 рублей с больных стариков, малообеспеченных студентов, инвалидов, пенсионеров, ветеранов войны, которые своей кровью заслужили право ездить бесплатно.

Наши власти, к сожалению, в общественном транспорте не ездят, они видят жизнь только из окна персональных автомобилей. А попробовали бы они хоть раз доехать на работу в центр или на таганрогскую окраину в так называемом «автобусе малой вместимости»! У нас с Северного ни автобусом, ни троллейбусом не уедешь. Только «Газелью» или «Хундаем».

С утра водители набивают в микроавтобус пассажиров, как сельдей в бочку. Иной раз стоящими в «Газели» едет до 15 человек - что это такое?! Сидят и стоят буквально на головах друг у друга. А водители? Ведут себя так, как будто мы, пассажиры, для них существуем, а не они для нас. Нормально можно проехать только в больших автобусах. Но их очень мало, и насколько я понимаю, против них постоянно ведется война, которой потакают городские власти. А почему они это делают, спрашивается? Может быть, потому что сами заинтересованы в огромных прибылях от пассажирских перевозок в коммерческих «маршрутках»?

Я так считаю: наши льготы нам принадлежат по праву, и никто, даже чиновники городской администрации, даже прислуживающие им воротилы транспортного бизнеса, не могут у нас это право отнять. И бороться мы за свое законное право можем одним путем: реально его отстаивать при проезде в городском транспорте. Если ты льготник - не плати за проезд в «Газели» или «Хундай». А если водитель заставит тебя это сделать - покажи свое удостоверение и единый проездной билет, потребуй, чтобы в маршрутке тебе выдали билет за проезд, запиши номер автомашины и название предприятия, которому она принадлежит, и прямиком иди в суд.

С этим транспортным беспределом в Таганроге надо кончать!

Ирина СОРОКИНА, жительница Северного жилого массива

Игорь Третьяков:

Не позволяйте вас обирать!

У депутата городской думы Игоря Третьякова есть своё, особое мнение по поводу ситуации, сложившейся в таганрогской транспортной отрасли. И работу в думской комиссии по жилищно-коммунальному хозяйству и транспорту он выбрал не случайно. "С транспортом связана вся моя жизнь, – говорит Игорь Викторович. – Это моё – по духу, по профессии и по призванию. Одной из важнейших своих депутатских задач считаю заботу о малоимущем населении, пользующемся общественным транспортом".

- Общественный транспорт должен быть доступным всем горожанам, работать бесперебойно, безопасно, культурно, с выполнением всех требований, связанных с перевозкой пассажиров, - убеждён Игорь Третьяков.

- И насколько, по-вашему, соответствует этим требованиям таганрогский общественный транспорт?

- Мне есть с чем сравнивать - доводилось бывать в Германии. Там, как и во многих странах мира общественный транспорт является социальной сферой, дотируемой муниципалитетами. Эта сфера дотируется для того, чтобы проезд был максимально низкой цены, а безопасность и комфорт были на высоком уровне. Это очень важно для развития городов. А у нас на протяжении 10 лет на муниципальном уровне никаких социальных программ развития общественного транспорта нет. Хуже того - в эту сферу влезли «деятели», которые подмяли под себя всё, забыли о социальной роли транспорта и занимаются опустошением карманов граждан в свою пользу. При этом они работают при поддержке чиновников администрации по написанным под их диктовку правилам. И если вы попытаетесь заставить их работать по закону, то сразу столкнётесь с серьёзным заслоном. Покровителей у них очень много во всех структурах. Слишком уж все коррумпировано в этой отрасли. Вот с этой серьёзной машиной я и борюсь, отстаивая права наших граждан, пользующихся общественным транспортом.

- О каких деятелях идет речь?

- На сегодняшний день транспортные компании «Автолайн и К», ООО «Маршрутное такси «Южный город» и ОАО «РГАТП-1» (маршрут №34, №6) не зарегистрированы в налоговой инспекции как маршрутные такси, поэтому они обязаны возить льготников. И то, что они отказывают в предоставлении льгот горожанам - незаконно.

На протяжении своей транспортной и депутатской деятельности я борюсь, и буду бороться с транспортным беспределом чего бы это мне не стоило. Подумайте сами, сколько было опустошено карманов бедных льготников, сколько унижений они испытали, отдавая свои честно заработанные деньги таким вот хищным транспортникам. А ведь это те люди, которые в свои годы, рискуя жизнью, громили фашистов, прошли концлагеря, своим трудом поднимали из руин нашу страну, участвовали во всех локальных войнах, это «чернобыльцы» и «афганцы»... Родина им предоставила льготу, а эти псевдоперевозчики присвоили себе право её отобрать.

Недавно состоялся суд с компанией ООО «Маршрутное такси «Южный город» и моим избирателем, узником концлагерей Шупейко Александром Петровичем. Суд вынес решение обязать ООО Маршрутное такси Южный город не чинить препятствия Александру Петровичу бесплатного проезда в общественном городском автомобильном транспорте Таганрога на маршрутах, обслуживаемых ООО «Маршрутное такси «Южный город», при предъявлении удостоверения и Единого социального проездного билета.

- Названные вами перевозчики обычно называют свой транспорт так: автобусы малой и особо малой вместимости. Что стоит за этим понятием?

- Такого понятия не существует, оно было «взято на вооружение» нашими чиновниками и псевдо-перевозчиками для обмана граждан. По закону, существуют разные виды перевозок, а не длина автобуса. С этим понятием компании «Южный город» и «Автолайн и К» работают вне закона, внушая горожанам, что они «маршрутное такси». На самом деле они - автобусы. А «Южный город» даже не перевозчик, это предприятие оказывает услуги для перевозчиков, «Автолайн и К» числиться перевозчиком автобусным, но льготников на «Газелях» не возит.

Вот и возникает вопрос, почему на протяжении многих лет ни налоговая инспекция, ни транспортная инспекция, ни прокуратура, ни администрация, ни управление транспортом Таганрога не воздействует на эти компании? Ведь эти перевозчики «снимают» сотни миллионов, нарушая законодательство, обманывая народ.

- В прошлом году в Таганроге был шумный скандал по поводу отстранения компании «Русский Транзит», директором которой вы являетесь, от пассажироперевозок. Расскажите, какова сейчас судьба этой компании.

- Сейчас наша компания стала совместным российско-немецким предприятием. Мы осуществляет перевозки пассажиров по Таганрогу большими автобусами. Сплоченный коллектив уже прошедший боевое крещение, продолжает выживать в транспортном хаосе. Мы не только боремся за выживание, но пытаемся обновлять технику, изыскиваем любые возможности для расширения парка больших автобусов, так нужных горожанам. Подписан договор с немецкой стороной на поставки 20-и автобусов «MAN» и «MERCEDES», из которых три уже получили. Скоро горожане увидят их на линиях города. Это хорошие автобусы, отвечающие всем современным стандартам и требованиям.

Будет в нашей компании и маршрутное такси. Настоящее, по всем правилам работы на общественном транспорте. Сейчас много владельцев «Газелей» недовольны положение дел в городе, они возмущены тем, как их обирают деятели от «блатных». Мы приглашаем всех водителей и владельцев «Газелей» и «Хундай», которые намерены работать честно и качественно в сфере пассажироперевозок к нам в компанию.

А обращаясь к пассажирам, хочу подчеркнуть: дорогие таганрожцы, имеющие льготу на проезд в общественном транспорте! Пользуйтесь своей льготой, не давайте никому возможности обирать вас. Вы имеете право ездить в «Газелях» и «Хундай» бесплатно по предъявлению удостоверения и социального билета. Расскажите об этом другим людям! В конце концов, если городские власти не поймут, что их задача - служить народу, а не обогащаться за счет обмана людей, мы не станем за эту власть голосовать на выборах.

Если ваши права нарушены, обращайтесь в Таганрогское общественное объединение

КОМИТЕТ НАРОДНОГО КОНТРОЛЯ

КНК

ул.Инструментальная, 23, подъезд 4. Тел.:31-72-13
E-mail: knk-taganrog@narod.ru
Интернет: www.taganrogbiz.ru

ГАЗЕТА "Площадь восстания". Главный редактор и издатель: Алексей ЦИВЕНКО. Тираж - 999 экз. ВЫХОДИТ НА ОСНОВАНИИ ЗАКОНА РФ "О СМИ". ПОДПИСАНО В ПЕЧАТЬ: 20.08.2007. Отпечатано на частном оборудовании. Адрес редакции: ИНСТРУМЕНТАЛЬНАЯ, 23, подъезд 4. Тел.:(8634)37-61-81