

МАРШРУТНАЯ БОРЬБА

Есть проблема

Екатерина КАЛАДЖИДИ

КАК ПОЯВИЛИСЬ «НЕЛЕГАЛЫ»

ВСЕ помнят, что еще не так давно пассажирские перевозки в нашем городе осуществляла одна-единственная организация - Первоуральское пассажирское автотранспортное предприятие (ПАТП). У ПАТП было все необходимое для осуществления перевозок. Правда, как и всякий монополист, предприятие недостаточно внимательно относилось к недочетам в своей работе, уверенное, что без его услуг все равно не обойдется.

С ходом времени и развитием рыночных отношений в городе стали появляться предприниматели, которые брали на себя обслуживание некоторых маршрутов: там, где не хватало автобусов, или там, где они были перегружены в часы пик. Зарабатывая на этом, они одновременно оказывали помощь автотранспортному предприятию.

В 2007 году ПАТП стало банкротом и прекратило свое существование. Вместо одного крупного муниципального перевозчика на рынке пассажирских перевозок осталось большое количество мелких, каждый из которых работал, как умел и как хотел. Царила неразбериха. Любой предприниматель мог прийти в администрацию и выразить желание обслуживать им же самим придуманный маршрут. Практически всегда разрешение на это давалось.

Проблема пассажирских перевозок в Первоуральске в течение долгого времени остается одной из самых обсуждаемых тем. В СМИ регулярно появляются сообщения о новых этапах противостояния между администрацией и официальными перевозчиками с одной стороны и «нелегалами» - с другой. До сих пор звучат вопросы о причинах и необходимости этой борьбы. Высказываются сомнения в целесообразности вытеснения с рынка транспортных услуг неофициальных перевозчиков. Попробуем еще раз разобраться в проблеме.



пассажиров. Но не тут-то было. Так перевозчики разделились на официальных, выигравших конкурс и заключивших с администрацией договор на право обслуживания маршруты, и на неофициальных, не имеющих договора, но осуществляющих перевозки. Иначе говоря, на легальных и нелегальных.

ПРОВЕРКИ И СУДЫ

СИТУАЦИЯ с тех пор изменилась мало. Лишь превратились в серьезную экономическую силу те, кто не выиграл конкурс.

Администрация города сначала пыталась решить проблему своими силами. Ее представители пытались повлиять на то, чтобы «нелегалы» ушли с маршрутов, воздействовать путем создания комиссий. Обращались в различные инстанции: транспортную инспекцию, автодорнадзор, ГИБДД, прокуратуру, милицию, антимонопольное ведомство. В кабинете К. В. Большова, заместителя главы городского округа Первоуральск по благоустройству и строительству городских объектов, лежит толстая папка, в которой собраны все обращения и ответы на них. Инспектора ГИБДД проводили проверки и брали объяснения, прокуратура выносила предписания, другие ведомства также посылно пытались решить вопрос. Но объемная переписка не мешала нелегальным перевозчикам возить пассажиров.

Поэтому администрация Первоуральска совместно с официальными перевозчиками обратилась с заявлением в суд. Ответчиков - «нелегалов» трое - ИП Рязанцев, ИП Бронников и ООО «САТО». Весь 2009 год проходили заседания.

Неофициальные перевозчики пытались доказать, что администрация не имела полномочий на организацию подобного конкурса. А если бы имела, то его результаты все равно не распространялись бы на «маршрутки», на которых они возят людей. Поэтому

при наличии лицензии осуществлять перевозки можно и не имея договора с администрацией. К тому же, по их мнению, до участия в конкурсе хозяева микроавтобусов вообще не допускались.

В итоге Федеральный арбитражный суд Уральского округа в постановлении от 9 декабря 2009 года определил, что администрация ГО Первоуральск в соответствии с Федеральным законом «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» обязана создать условия для предоставления транспортных услуг населению. В этих целях глава городского округа издал «Положение о проведении конкурса на право осуществления пассажирских перевозок по маршрутам внутренней сети». То есть город был вправе проводить этот конкурс. А его итоги были признаны судом законными еще в 2007 году. Также суд установил: «Доступ к участию в конкурсе был обеспечен в равной степени всем субъектам предпринимательской деятельности», так как вместо типа и количества единиц подвижного состава в перечне требований было указано количество пассажиров, которое должно быть перевезено за один рейс на каждом маршруте. Таким образом, за право обслуживания некоторых маршрутов могли бороться и владельцы микроавтобусов.

Суд отклонил и довод неофициальных перевозчиков о том, что «Положение о проведении конкурса...» не распространяется на работу транспортных средств, работающих в режиме маршрутного такси. Наличие лицензии, отмечает суд, в данном случае подтверждает лишь потенциальную возможность субъекта осуществлять пассажирские перевозки. Помимо лицензии действующее законодательство предусматривает обязательное соблюдение ряда требований, которые устанавливаются нормативно-правовыми актами Российской Федерации, в

том числе и муниципальными. Следовательно, и автобусы, и «маршрутки» подчиняются одинаковым требованиям. А значит, суд признает деятельность перевозчиков, не подчиняющихся требованиям муниципальных документов, незаконной.

Решение суда давно вступило в силу. Но, к сожалению, приставы по непонятным причинам не могут его исполнить. Они имеют право изъять маршрутные листы и само транспортное средство, возбудить уголовное дело против руководителей предприятия. Ничего этого не делается. Так что и по сей день ситуация остается прежней.

НАМ ВСЕ РАВНО, КТО ПОВЕЗЕТ?

В РАЗГОВОРАХ на эту тему зачастую слышишь от горожан: «Везут, и ладно», «Все равно на чем ехать, лишь бы ехать». Но...

Предприниматели, выигравшие конкурс и заключившие с администрацией договор на три года, строили планы развития своего бизнеса исходя из того, что обслуживать свои маршруты они будут без посторонней «помощи». Например, чтобыкупить нерентабельные утренние и вечерние рейсы, когда пассажиров мало, необходимо перевезти всех желающих в часы пик. Но что делать, если в эти часы часть пассажиров перебивают «добровольные помощники»? Отказаться от езды рано утром и поздно вечером? Но ведь желающие ехать есть, хоть их и немного. Получается, что официальные перевозчики обязаны придерживаться расписания, работая при этом, по словам К. В. Большова, на выживаемость. В то время как «нелегалы» ездят только тогда, когда им выгодно: когда много пассажиров. Но в моменты большого скопления людей «маршрутки» все равно не справляются с нагрузкой, несмотря на то, что «Газели» подходят к остановке каждую минуту. Потому что при-

ходят они либо уже заполненные, либо с одним-двумя свободными местами. В итоге горожане не могут вовремя добраться до места работы или учебы. В большой автобус поместиться бы все желающие. В администрацию Первоуральска поступают жалобы от руководства ПНТЗ и ОАО «Динур» с жалобами на транспортные трудности: рабочие этих предприятий периодически с трудом добираются до работы и возвращаются со смены домой из-за нехватки транспорта. С претензиями обращаются и жильцы 8-го микрорайона (улиц Вайнера, Береговая). Они жалуются на то, что, имея на руках социальный проездной, не имеют возможности им воспользоваться. Маршруты № 12 и № 13 окупировали нелегальные перевозчики, которые льготников возят только за «живые» деньги. А не у всех есть возможность тратить дополнительные средства на проезд. Официальные же перевозчики увеличить количество транспорта не могут, потому что «нелегалы» перебивают прибыль.

Кроме того, много нареканий и по вопросам безопасности перевозок неофициальных перевозчиков. По сведениям городской администрации и ГИБДД Первоуральска, проверки машин механиком и водителем медиком они проводят чисто формально. Это, в частности, показала проверка, проведенная инспекторами ГИБДД 24 декабря прошлого года. Нарушения есть и у официальных перевозчиков, но их проще контролировать, следить за исправлением недочетов. А «нелегалы» от дополнительных штрафов и предписаний хуже не будет, ведь их деятельность и без того незаконна. В собственности предприятий, осуществляющих перевозки без договора с администрацией, нет транспортных средств. Все машины, курсирующие под знаменами этих организаций, принадлежат третьим лицам. Видимо, поэтому на исправность транспорта и обращается минимум внимания.

Все эти причины весомы. Но главное: существует решение суда, которое должно быть исполнено. Те, кто не подчиняется ему, не просто ездят без договора, они нарушают закон. Хотя бы только поэтому, невзирая на все вышеизложенное, они должны прекратить свою деятельность.

В ЧЕМ РЕШЕНИЕ ПРОБЛЕМЫ

ЗА ВРЕМЯ транспортных баталий было высказано много мнений о том, что делать, чтобы решить ситуацию. Одни советуют легализовать всех перевозчиков и все маршруты. Другие предлагают неофициальным перевозчикам заключить договор с официальными о совместном обслуживании маршрутов. Третьи настаивают на том, что правила перевозок должны соблюдаться, а значит, надо ждать исполнения решения суда.

А пока городская администрация решила оснастить транспорт легальных перевозчиков табличками «Официальный перевозчик» с гербом города. На первый взгляд, от этого количество пассажиров в нелегальных машинах не убавилось. Ведь не пропускать же «Газели», если на ней нет таблички. Только вот нет никаких гарантий, что вы доведете на ней до места назначения. Потому что ГИБДД проводит регулярные рейды по выявлению транспорта «нелегалов». И существует опасность быть вышесказанным из «маршрутки» и оказаться вдалеке от остановок.