

Куда не придет автобус

Возможно, в Тверской области в скором времени исчезнут десятки межмуниципальных автобусных маршрутов. Уже сейчас добраться из одного района в другой — большая проблема

В начале октября стало известно о том, что все конкурсы, объявленные министерством транспорта Тверской области 10 августа, признаны несостоявшимися. На два лота нашлось всего по одному претенденту, а 11 лотов перевозчиков вовсе не заинтересовали. Нет желающих работать на таких маршрутах, как Осташков—Ржев, Тверь—Кимры (через Максимцево), Нелидово—Андреаполь, Боровлево—Заволжский, и ряде других.

Областной минтранс попадает в подобную ситуацию уже не первый раз. Как правило, ведомство пользуется своим правом заключить договор с предпринимателем, у которого не нашлось конкурентов. Это гораздо удобнее и дешевле, чем проводить повторный конкурс. Таким образом, хозяев обрели маршруты Тверь—Ржев, Тверь—Старица и многие другие. Большую часть из них забрало себе самое крупное предприятие региона в сфере пассажирских перевозок — ОАО «Тверьавтотранс», собственником которого является регион. Отметим, что министр транспорта Тверской области Андрей Суязов является членом совета директоров Тверьавтотранса, то есть имеет все возможности влиять на его политику.

Маршруты, на которых не нашлось ни одного желающего, выставляют на конкурс повторно. Минтранс может снизить требования к перевозчикам,



а может и вовсе закрыть маршрут, если на него и второй раз не найдется желающих. Такие полномочия ведомство получило в 2012 году, после того как в закон Тверской области №75, который регламентирует пассажирские перевозки в регионе, были внесены изменения. Если в министерстве все-таки воспользуются своим новым правом, то некоторые районы региона потеряют транспортное сообщение друг с другом.

— Многие межмуниципальные маршруты нерентабельны, поэтому на них никто не хочет работать, — считает президент Тверского автотранспортного союза предприниматель Евгений Орлов. — Раньше предпринимателю давали сразу несколько маршрутов — прибыльных и убыточных. Он имел возможность компенсировать свои потери, а все районы были обеспечены пассажирским транспортом. Из-за того, что эта удобная система сейчас не используется, многие перевозчики вообще ушли из бизнеса.

В этой истории есть интересная и очень важная деталь. Дело в том, что

конкурсы на многие прибыльные маршруты не проводились вообще. До того как в 2011 году был принят вышеупомянутый закон №75-ЗО, все перевозчики региона работали по бессрочным договорам. Два года назад, когда закон вступил в силу, областной минтранс должен был составить реестр маршрутов, а затем выставить их на конкурс. Однако до сих пор делается это как-то очень выборочно. Например, предприниматели, обслуживающие маршруты Торжок—Тверь, Бежецк—Тверь, Старица—Тверь, Конаково—Тверь, работают по бессрочным договорам.

Ко многим перевозчикам, которые когда-то взяли себе не самые популярные маршруты, в минтрансе применили более суровый подход. Показательная история предпринимателя Александра Алянина. Он обслуживал маршрут Удомля—Вышний Волочек (с заездом в Голубые Озера).

— За два года работы никаких жалоб со стороны пассажиров и министерства транспорта не возникло, — рассказывает Александр Алянин. — В 2012

году сотрудники ведомства не утвердили мне новое расписание, а маршрут выставили на конкурс. Меня к участию в нем не допустили, мотивируя это тем, что я вовремя не заплатил транспортный налог в размере 600 рублей за личный автомобиль.

Конкурс выиграло ООО «Техносервис-М». Но вскоре у предприятия начались проблемы, и оно ушло с маршрута. Компанию внесли в реестр недобросовестных перевозчиков (www.dts.tver.ru/TGS/dts/home.nsf/pages/reestr_nedobrosovestnich_perev.html), а маршрут выставили на конкурс, но желающих на нем работать больше не нашлось.

Кстати, страх попасть в «черный список» — еще одна причина низкой активности перевозчиков на конкурсах.

— Если у компании возникнут даже небольшие проблемы, ее могут внести в реестр недобросовестных перевозчиков. В итоге у нее отберут не один, а сразу все маршруты, которые она обслуживала, и на два года запретят участвовать в конкурсах, — рассказывает Евгений Орлов. — Именно по этой причине предприниматели реги-

она предпочитают стабильность и редко выходят на новые конкурсы, а многие стали заниматься заказными перевозками — это гораздо выгоднее и надежнее.

Отметим, что некоторые предприниматели осуществляют заказные перевозки и по тем маршрутам, для которых министерство транспорта безуспешно пытается найти хозяев. Бизнесменов такая схема работы устраивает, ведь они в любой момент могут прекратить свою работу, а вот жителей нестабильность явно не радует.

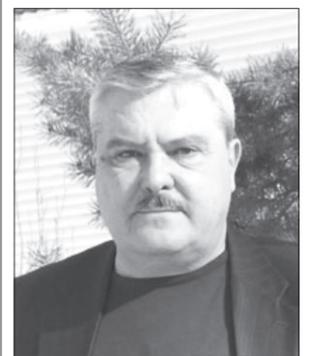
Этим летом депутаты Законодательного Собрания Тверской области внесли изменения в закон, регулирующий пассажирские перевозки в регионе. Теперь предприниматели обязаны получать от Минтранса разрешение, если они в рамках заказных перевозок полностью дублируют межмуниципальный маршрут и пользуются его остановками. За несоблюдение этой нормы придется заплатить солидный штраф — до 300 тыс. за первое и до 500 тыс. рублей — за повторное нарушение. Прецедент создан. В начале октября в рамках оперативно-профилактической операции «Автобус» сотрудники минтранса поймали двух перевозчиков, у которых не было необходимых согласований.

— Я уверен, что эти штрафы будут оспорены в суде, — говорит исполнительный директор Тверского автотранспортного союза Владимир Густов. — Доказать, что перевозчик дублирует межмуниципальный маршрут и пользуется его остановочными пунктами, очень сложно.

Андрей САБЫНИН

Минсельхоз рассматривает возможность введения обязательного агрострахования. Наличие полисов у аграриев станет одним из условий получения последним субсидий для сельхозпредприятия. Чиновники указывают на то, что, например, на пострадавшем от наводнения Дальнем Востоке лишь 5% сельхозпредприятий было застраховано, а значит, госказна будет нести большие расходы по оказанию им помощи

По силам ли аграриям оплатить страховые полисы и поможет ли им система страхования покрыть убытки?



Валерий НЕХАЕВ, директор ООО «РУМЕЛКО-АГРО»:

— Для большинства мелких и средних предпринимателей обязательное страхование станет непосильной ношей в финансовом смысле. Полагаю, они просто не смогут заплатить за полисы.

В организационно-правовом смысле идея агрострахования, на мой взгляд, проработана плохо. В связи с этим вряд ли полис сможет покрыть стопроцентно убытки или ущерб от иных рисков. Более того, не уверен, что сельхозпроизводители смогут вообще хоть что-то получить от страховщиков: увы, такая практика не единична, а значит, производитель останется один на один со своими проблемами.

Я вообще считаю, что субсидирование сельхозпроизводителей никак не должно быть связано с обязанностью страхования рисков урожая и т.п. Связать их воедино — значит, впрячь в повозку коня и трепетную лань. Мы, аграрии, понимаем, что введение обязательных агрополисов — всегонавсего лоббирование интересов страховщиков. Навязать сельхозпредприятиям обязательное страхование — это лишь попытка государства переложить ответственность с себя на плечи страховых компаний, и эту идею я считаю утопической.

Положа руку на сердце скажу, что если система страхования начнет работать идеально (представим и такое), сельхозпроизводителям просто не понадобятся субсидии.

АКТУАЛЬНАЯ ТЕМА

Карточные игры

Окончание.

Начало на стр. 1.

Впрочем, здесь, скорее всего, сыграл роль сезон отпусков. Но вот цифры, на которые сезонность если и влияет, то уж совсем незначительно — просроченная задолженность по зарплате. На 1 октября она составила в Верхневожье 62,416 млн рублей, увеличившись за месяц на 2,7%. И это далеко не самые большие цифры: свежих данных Росстат пока не опубликовал, но на 1 сентября задолженность по зарплате, к примеру, в Калужской, Архангельской и Мурманской областях, превысила 100 млн рублей. А в

Омской области за сентябрь долги по зарплате, наоборот, снизились — на 1,3% и составляют сейчас 3,6 млн рублей. Словом, почему именно на омичах было решено апробировать программу производственной помощи, не совсем ясно.

Зато можно выстроить несложную догадку, почему вообще речь зашла о продуктовых «карточках». Наверное, по той же причине, что побудила, например, главу Минэкономразвития РФ Алексея Улюкаева заявить о росте безработицы до 6% уже в январе 2014 года. По той же причине, по которой

его коллега по кабинету министр финансов РФ Антон Силуанов говорит о разработке программы по борьбе с теневыми зарплатами. Все это верные спутники кризиса, отрицать который уже не отваживается никто. И все сопутствующие правительственные дискуссии — о заморозке тарифов естественных монополий, о латании дыр Пенсионного фонда, о способах экономии бюджета — лишнее тому подтверждение.

Последние сомнения в том, что финансово-экономические горизонты России не безоблачны, 7 октября раз-

вел президент РФ Владимир Путин на саммите АТЭС. Глава государства заявил, что наиболее острая фаза кризиса преодолена, но, по мнению Путина, проблемы действующей экономической модели носят структурный и затяжной характер, поэтому рассчитывать на быстрое выздоровление глобальной экономики не приходится.

Очевидно, что на этом фоне бюджеты, которые сейчас формируют субъекты РФ, должны верстаться по принципу строжайшей экономии на всем. 14 октября в Твери пройдут первые

публичные слушания проекта главного финансового документа региона. В свободном доступе уже появились некоторые цифры. Так, доходная часть прогнозируется в размере 46,896 млрд рублей, причем 37,793, по мнению областного минфина, должны составить собственные доходы региона. Расходы запланированы на уровне 49 млрд. Дефицит — 2,1 млрд. Более подробно о том, как и на чем Тверская область будет экономить в 2014 году, читайте в следующем номере нашего еженедельника.

Елена ЛАЗУТКИНА