

«Маршрутный бизнес» изнутри

> Кому – щи жидкие, кому – жемчуг мелкий

В ПУБЛИКАЦИИ «ММ» от 13 февраля «Как Ахмат скажет...» мы поведали о некоторых деталях организации пассажирских перевозок на «ГАЗелях», не видимых обывателю.

Материал вызвал резонанс как среди читателей, так и среди тех, кто завязан в этом бизнесе. Поэтому мы решили продолжить тему, на этот раз осветив ее с позиции мелких предпринимателей, владеющих одной или несколькими «ГАЗелями», курсирующими по нашим дорогам.

Как ни странно, но очень многие «мелкие» обладатели пассажирских «ГАЗелей» – женщины. Две из них обратились в редакцию. Обе наотрез отказались назвать свои настоящие имена и фамилии на газетных страницах. Аргумент прост: «После этого мы вовсе не сможем выйти на маршрут и хоть что-то заработать...» Поэтому мы изменили их имена.

В идеальном варианте одна «ГАЗель» работает на маршруте 25 дней в месяц. Раз в неделю у водителя должен быть обязательный выходной, поскольку они крутят баранку на износ. Устоявшийся план по городу для них составляет тысячу рублей в смену, сейчас постепенно снижается до 900 рублей: деньги надо отдать «хозяйке» «ГАЗели» – мелкому индивидуальному предпринимателю. Еще 700 уйдет на заправку топливом, остальное – заработок водителя. Казалось бы, неплохие деньги – минимум 30 тысяч рублей ежемесячно. Но математика пассажирских перевозок не так проста. На практике в лучшем случае в месяц «ГАЗель» привозит хозяйке 22 тысячи рублей. Это если не случилось поломки: не самый сложный ремонт будет стоить от 5 до 15 тысяч. Обязательная годовая страховка – 6 тысяч рублей, техосмотр плюс ежемесячные расходные материалы. Но еще надо заплатить за саму возможность выйти на маршрут.

– С некоторых пор у мелких перевозчиков нет собственных лицензий, – поясняет Светлана. – Являясь мелкими предпринимателями, мы «идем» под крупного, у которого она есть. Таких в городе наберется с десяток. Нам приходится оплачивать право выхода на маршрут: как это назвать – арендой или мздой, не знаем. С нового года размер платы снизили до 7500 рублей, до этого он составлял 9000 с одной машины в месяц. Главное, размер платы не зависит от того, вышла машина на маршрут или стоит в ремонте: деньги с нас соберут в любом случае.

Неуемный аппетит обладателей лицензий послужил причиной многих бед в деле частного извоза в нашем городе. Они стали монополистами и по праву сильных диктуют свои условия. Естественно, между собой эти люди всегда полюбовно договорятся о размере той мзды, что берут с мелких частных. А вот у последних никакого выбора нет. Что получается? Маршруток у нас явный переизбыток: аварийность на дорогах зашкаливает, «ГАЗели» снуют по дорогам, спешат, нарушая правила. Это настоящая «охота на пассажиров»: упустить клиента – его подберет конкурент, а ты останешься без денег. Вот и расцвела в таких условиях на наших дорогах полная вакханалия.

Кажется, что перевозчики зарабатывают немалые деньги: пятнадцать рублей с одного пассажира. У второй нашей собеседницы, Ирины, аккумуля



ратно разлинованная и заполненная цифрами тетрадка: бухгалтерия, каждая позиция детально расписана, зафиксирована датами и чеками. За 10 месяцев ее заработок с одной «ГАЗели» составил 42 тысячи рублей, а расходы на ремонт, топливо и запчасти – 40 тысяч.

– Обидно до слез читать газеты, где нас упрекают в высоких барышах, предлагают покупать вместо «ГАЗелей» «мерседесы», – сокрушается Ирина... – В прошлом году отдавали ежемесячно по девять с половиной тысяч рублей «барину» – хозяину маршрута с лицензией. За что? И куда пошли эти деньги? Может, на обустройство дорог и остановок? Я бы могла новую резину на свою «ГАЗель»

купить, чтобы она ездila безопасно, а у меня эти деньги просто забирают непонятно за что. Вы бы посмотрели, на каких шикарных иномарках разъезжают «хозяева» маршрутов – миллионы стоят. И офисы у них не такие скромненькие, как у вашей редакции: все шикарное, огромное, дорогущее. Кто это оплачивает? Придем мы, бывает, со своими проблемами, просьбой отсрочить оплату. «Барин» заявляет: «Так у меня у самого проблемы – миллионы кредита отдавать надо». Кредит, понимаешь ли, взял на пару новых «джипарей» себе да супруге. Вот и получается, у кого-то – щи жидкие, а у другого – жемчуг мелкий. У меня в феврале машина несколько дней была в ремонте – теперь я кругом в долгах: оплатила ремонт из своих денег и «хозяину» месячный взнос. Плюс пришлось менять резину и покупать новый аккумулятор – иначе ездить нельзя. Итого: «заработок» за месяц – долг 6000 рублей.

– Летом поставила на «ГАЗель» новую головку блока цилиндров за 30 тысяч рублей, – подхватывает тему ремонтов Светлана. – Недавно пришлось делать «капиталку» – имеете представление, сколько это стоит? То-то и оно. О каких великих заработках речь? Отечественные автомобили, мягко говоря, очень часто ломаются. Запчасти недешевые, равно как и ремонт. А машина в это время не на маршруте деньги зарабатывает – она в ремонтном боксе. Но хозяин маршрута неумолим: свою мзду соберет в любом случае.

В среднем на одном маршруте катается 50 «ГАЗелей». Умножаем на 7,5 тысячи рублей ежемесячно с каждой. Доход «барина» – 375 тысяч. Это с одного маршрута, а у одного хозяина три-четыре, а то и больше. Вычетом зарплат штатного механика, медика, диспетчера, аренду офиса и прочие канцелярские расходы. Солидный «сухой остаток»? Вполне. Можно и кредит несколько «лимонов» брать – легко рассчитаться. Кстати, непременным условием получения лицензии на пассажирские перевозки является наличие ремонтной базы. Логично: сломалась у «ипэшника» «ГАЗель» – оперативно отремонтировали. И вроде бы как в

сумме ежемесячной «подати» подразумевается и наличие этой базы, и ремонт. На деле с мелких предпринимателей в этих мастерских берут за работу по полной, да маршруты в очереди придется постоять. Еще один аргумент, свидетельствующий, что нынешний «барин» своих «холопов» обдирает, как может.

– Когда я начинала, платили с каждой машины в месяц по 3 тысячи рублей за выход на маршрут, – вспоминает Ирина. – Потом аппетиты «хозяев» стали неуклонно расти: 4 тысячи, затем 5. Грянул кризис 2008 года, а у них все нормально – задрали цены до 7 тысяч, а потом «дожали» до 9-ти. Аппетит ведь во время еды приходит. Система такова: «барин» выдал тебе путевку – и езжай, работай. Он свои деньги в любом случае получит, и ему без разницы, работаешь ты или нет, исправен транспорт или стоит, много ли машин на маршруте. Это не его проблемы: «барин» собрал аренду и курит спокойно. И никакой помощи от него нам нет. Дурдом: 45 километров протяженность маршрута, а на него выходят 50 «ГАЗелей» – чем больше машин, тем лучше «барину»: больше положит себе в карман.

На закономерный вопрос «Зачем же вам такой убыточный бизнес?» женщины хором отвечают:

– Лучше встать на биржу труда безработным и собирать липовые справки для получения пособия? Есть у нас такие знакомые. Но мы сами привыкли зарабатывать, а не на шее сидеть у кого бы то ни было. Мы все-

таки надеемся, что ситуация исправится, что новая городская власть наведет порядок. Дайте нам возможность нормально работать, создайте цивилизованные условия, не душите. От этого в конечном итоге выиграют тысячи горожан, которые будут передвигаться по дорогам в безопасности. Ведь сейчас сотни мелких предпринимателей работают на жирного дядю, которому до фонаря проблемы безопасности и прочие «мелочи». Кому, кроме него, это выгодно?

Почему не выстроить систему от обратного: вышла машина на маршрут, заработала энную сумму денег, пусть владелец лицензии на маршрут возьмет свои 10–15 процентов, и все будут довольны? Ведь частные такси так и работают: приехал на своем авто, получил свободную рацию – отработал, заплатил владельцу бизнеса рублей 200. С тебя взяли часть денег, которые тебе дали возможность заработать. И даже помогли диспетчером и рацией. Справедливо? Вполне.

– Мы об этом давно говорим, но кому наше мнение интересно? – сокрушается Светлана. – Чем, скажите, занимается транспортный отдел в администрации города? Почему чиновники не выстраивают грамотную систему пассажирских перевозок? Получается, не выгодно цивилизованно работать ни «барину», ни чиновнику, который, информирован о том, как построен бизнес пассажирских перевозок и что творится на дорогах.

А теперь давайте вспомним, как зарождался рынок пассажирских перевозок: сначала это были стихийные явления. Позже возникли крупные объединения: еще на слуху такие фирмы, как «Автолайн», «Экипаж», «ТНТ», «Прокатмонтаж»... Теперь их, как единых юридических лиц, нет: раздробились на индивидуальных предпринимателей, поменили статус юридического лица. Так выгоднее: сядишь на вмененный доход как ИП и платишь копейки налогов. Кто от этой трансформации выиграл? Ведь крупную компанию всегда легче контролировать, она на виду, да и ее руководители хоть как-то заботятся о своей репутации. Нынешний «барин» нацелен лишь на сбор подати.

– Хозяева маршрутов видят из окон

своего офиса: «ГАЗель» моя сломана, не выходит на маршрут. Думаете, интересуются, в чем дело, или помощь предложат? Никогда. А свою плату регулярно требуют, – переживает Ирина. – Всем известно, что на маршрутах работают «ГАЗели», которые контролируют милиционеры: с этих машин ежемесячную «дань», как с наших, не берут. Есть и другие «особенные» владельцы маршруток, освобожденные от мзды. Ездим мы по одним дорогам, но кто-то платит, а «избранные» – нет. Ведь мы, как можем, обеспечиваем рабочие места: наши водители пытаются заработать, прокормить свои семьи. У меня их трое, у Светланы двое: вместе с нами семеро человек при деле. Если так дальше будут душить, семеро останутся без работы. Если по всему городу посчитать – тысячи.

Оказывается, велосипед изобретать не надо. В Челябинске бизнес организован иначе: жалает ИП выйти на маршрут к перевозчику со своей «ГАЗелью» – оплачивает, в зависимости от маршрута, путевку за 300–400 рублей. И спокойно смену работает, привозя 5–6 тысяч выручки. Но областной центр гораздо крупнее нашего города и население – больше миллиона. В Магнитке разумно этот тариф сделать рублей 200–250. Почему же у нас так по-волчьему все организовано? Сразу отдай семь с половиной тысяч, а сможешь ты работать или неделю простоишь в ремонте – никого не волнует и деньги за простой никто не вернет. Почему владельцы лицензий берут такую большую плату за выход на маршрут? Чем она обоснована? Риторические, похоже, вопросы...

Пережили мы войну на дорогах, когда элементарно выдавали и «сожрали» не одно частное предприятие по пассажирским перевозкам. Помните: на конечных постреливали. И сейчас нередко начинают на маршруте кого-то «прессовать»: обгоняют на красном светофоре, подрезают, прижимают к бордюру, не дают посадить пассажиров. И милиция в курсе, и чиновники – всем плевать. Живем по принципу джунглей. И всегда крайним останется водитель, а не владелец лицензии. Только о какой безопасности на дорогах, снижении аварийности и цивилизованном бизнесе может тогда идти речь? ☹

МИХАИЛ СКУРИДИН
ФОТО > АНДРЕЙ СЕРЕБРЯКОВ

> Равные права – всем, особые привилегии – никому. Томас ДЖЕФФЕРСОН