

# Как Ахмат скажет...

➤ **Пассажирские перевозчики – лакомый и давно поделенный кусок бизнеса**

**МАРШРУТНЫЕ ТАКСИ** заполнили наши улицы в начале 2000-х годов. Сегодня это устоявшийся бизнес, хотя многочисленных нареканий в его адрес как со стороны участников дорожного движения, так и со стороны рядовых горожан с годами меньше не становится.

Регулярно маршрутки становятся причинами дорожно-транспортных происшествий, они постоянно нервничают своей непредсказуемостью и игнорированием элементарных правил и норм других водителей, частенько слышны жалобы от пассажиров. Но мы замечаем лишь видимую часть этого бизнеса – айсберга, разросшегося на наших глазах и приносящего своим хозяевам и покровителям стабильный и жирный доход живым рублем.

Пытаясь приоткрыть завесу над скрытыми от несведущих буднями этого бизнеса, беседуем с человеком, который изнутри познал все «прелести» пассажирских перевозок и на условиях анонимности согласился поведать некоторые тайны. Фамилии и имена собеседницы и фигурантов по понятным причинам изменены.

## Дополнительный заработок

В разгар кризиса Татьяна находилась в декретном отпуске. Ей пришлось искать временную работу. Смогла устроиться диспетчером маршрутного такси. Проработав там не очень долгое время, она, тем не менее, весьма сильно обогатила свой жизненный опыт.

**– Татьяна, как официально можно стать перевозчиком?**

– Вкратце схема такова: индивидуальный предприниматель оформляет документы, выполняя требования положения о лицензировании пассажирских перевозок, поскольку она дает право участия в конкурсе на городские маршруты, проводимый мэрией. Возможность осуществлять перевозки по конкретному маршруту выкупается. Каждый автомобиль предпринимателя обязан иметь лицензионную карту, выдают ее, как и лицензию, в Челябинске. В ГИБДД лицензированному транспорту присваивают желтые госномера. Предприниматель в своей работе может использовать как свой личный транспорт, так и брать в аренду транспорт сторонних лиц. Но это лишь кажется, что все просто: перевозки – лакомый кусок, и в этот бизнес просто так не пробиться. С начала 2000-х годов все маршруты поделены: «Стрелец», «Фараон», «Автолайн», «Индивидуалы»... «Автолайн» долго был самым крупным перевозчиком: 300 единиц транспорта на 15-ти маршрутах. Но прошлогодним летом его учредители поделили бизнес, и у каждого сократился автопарк и, соответственно, прибыль. Теперь заметно набирают силы братья-предприниматели с восточной фамилией. Раньше они занимались загородными перевозками, а нынче заглядываются и на городские маршруты. Над всеми ИП-перевозчиками стоит некто Ахмат. Он решает: будет предприниматель работать на данном маршруте или нет, и если он одобрил, то и в администрации проблем не возникнет.

**– Словом, конкуренция очень жесткая?**

– Между собой перевозчики соблюдают вооруженный нейтралитет. Стоит кому-либо сунуться на чужую территорию – реакция незамедлительная. Бывало, обстреливали «ГАЗели» и с пассажирами, и без, и из пневматики, и из боевого оружия. Итак, ИП Федин – мое новое место работы. Коллеги сразу предупредили – жмот. В его



ведении три маршрута: два топовых и «нераскатанный». На топовых в любое время года есть пассажиры, с нераскатанным сложнее. В штате конторы, помимо меня, два медика и три механика, инженер и три десятка водителей. Реально водителей в разы больше. Хозяину принадлежат семь машин, еще около сотни – на правах аренды. Мой рабочий день начинался в 5 утра с выпуска водителей. Обучала меня инженер по транспорту, которая работает в этом бизнесе давно и знает о нем все. Прибывшим на смену водителям я должна выписать путевой лист, проверить права, жетон ТО, лицензионную карту, полис ОСАГО, медсправку и визуально оценить состояние и внешний вид. При подозрении на опьянение – известить медика. Приходилось и долги выколачивать: если за машиной числился долг – не выдавала путевку. Выпуск водителей на линию заканчивался в 8 утра, затем я занималась текущей офисной работой.

## В добрый ли путь?

В советские времена контроль за водителями автобусов был жесточайший. Попасть на работу в пассажирское автотранспортное предприятие было непросто даже опытным водителям – требования были весьма серьезные. Костяк коллектива всегда составляли асы руля, безукоризненно соблюдавшие правила дорожного движения, на них равнялись молодые. Глядя на езду нынешних «газелистов», больше удивляешься их жонглерским навыкам: одновременно крутит руль, принимает деньги, разговаривает по сотовому и вертит ручки магнитолы...

**– Татьяна, как организован выпуск водителей на маршрут?**

– Кроме меня, на выпуске обязательны медик и механик. Любой медик не годится – ему необходима лицензия. Доктора вели задушевные разговоры с водителями, попутно приносившаяся – не пил ли накануне? У новичков мерили давление, температуру, интересовались здоровьем, изучали медсправку. Подделка медсправки – дело частое. Ушлые водители подтирают даты, шлепают липовые печати, надеясь, что никто не заметит. За этим следили строго и с поддельными документами водителей не брали. Но в некоторых других подобных компаниях медицинского контроля нет: предприниматели сами штамнуют путевки за медработника. Нетрудно представить, чем это чревато. Наши медики свою работу делали добросовестно: жаль

девчонок, которые своих близких сутками не видели, поскольку были совместителями. В нашей конторе им платили всего шесть тысяч рублей...

**– А предрейсовый осмотр транспорта?**

– Это отдельная тема: осмотр обязан выполнять выпускающий механик. Он должен проверить «боеготовность» техники. Но в лучшем случае, если на улице тепло, осмотрит «габаритки», и то не у всех. У армян, насколько мне известно, и за механика, и за медика, и за диспетчера сидит эдакая волоокая носатая барышня и шлепает печати в путевки любому, кто пожелал сегодня выйти на маршрут. Главное – чтоб госномер был желтый, и не важно, под чьей ты лицензией. Был случай,

когда у «ГАЗели» на маршруте отказали тормоза: слава богу, в ДТП никто не пострадал. Виновным по бумагам назначили механика, но все затраты по ремонту «повесили» на водителя-мигранта. Естественно, энное количество смен он отрабатывает без оплаты. Если на маршруте ГИБДД выявит неисправность или другие нарушения – оплачивает их, в конечном счете, водитель, а не владелец бизнеса или механик.

**– Можете нарисовать типичный портрет водителя маршрутки?**

– Водители – головная боль для перевозчиков: многие регулярно с похмелья или пьяные. Исключение – узбеки, таджики, киргизы: вкалывают без выходов целыми сутками. Татары и башкиры употребляют похлеще русских! Но мигранты не берегут машину: люксовую «ГАЗель» в минимальный срок превратят в раздолбанный рывдан, гоняя по кочкам и рельсам, свинчивая запчасти на продажу. Их водительские удостоверения вызывают изумление: как можно в нищем Таджикистане в 20 лет получить все категории от «А» до «Е»?!! Как я уже отмечала, в штате конторы было чуть более 30 человек. Реально – на контору работало в разы больше. В моей базе водителей значилось гораздо больше двух сотен. Текучка кадров огромная: водители прыгают с маршрута на маршрут по конторам, ищут, где больше заработать. Отработают дня два – на месяц пропадут, потом опять объявятся. А могут и не объявиться, навсегда подарив нам трудовую книжку, открытую к примеру, в 1980-м году... Такое бесшабашное отношение к своим документам и будущей пенсии

характерно для многих водителей: живут одним днем. Самые надежные и дисциплинированные – собственники машин, для которых их «ГАЗель» – кормилец всей семьи. Они и технику берегут, и работой дорожат.

**– Откровенно разговаривая с водителями маршруток, понимаешь: в подавляющем большинстве они бесправные люди, пытающиеся заработать на кусок хлеба...**

– Об этом можно много рассказывать. Лишь несколько характерных моментов. Трудовой кодекс мы как бы уважали, поэтому брали любого, у кого в порядке документы. На этом соблюдение ТК заканчивалось. Хитрость такова: на маршруте у водителя, помимо путевого листа, документов на

## Безопасность людей на маршруте – далеко не главная забота перевозчика

ТС, жетона ТО, лицензионной карты, схемы маршрута с опасными участками, договора аренды ТС, должен быть трудовой договор. Если при проверке на маршруте водитель пойман хотя бы без одного из них – протоколы в трудинспекцию, транспортную инспекцию, суды и штрафы обеспечены. Поэтому вновь принятым водителям составляют трудовой договор, но босс, как правило, не подписывает. В папку водителю отдавали лишь его копию плохого качества. Остановит ГИБДД – договор есть. Не видно подписи босса? Так это копир барахлит! Если такой водитель попадет на нарушении или ДТП – то его у нас как бы и нет – договор же без подписи! Оформлено официально у нас было 30 водителей – самых надежных, дисциплинированных и непьющих. Они по документам даже зарплату получали – 4330 рублей. А вот реальная их зарплата ежедневно стояла по обочинам дорог и махала руками на остановках. Почему официально так мало? Районный коэффициент УрФО в 15 процентов босс своим волевым решением велел не применять. Об отпусках я уже и не упоминаю.

## Считаем навар

Указанная Татьяной минимальная зарплата водителей – это даже не официальный минимум по Челябинской области. Понятно, что за такие деньги никто не будет сутками крутить баранку. Кто и на чем зарабатывает в цепочке: водитель маршрутки – хозяин-предприниматель?

**– Получается, водитель – крайний в любом случае?**

– Они источник дохода хозяина, но

попадают в сплошную зависимость. Водители, оформленные в штат официально, обязаны были возвращать боссу подоходный налог, уплаченный им с их несуществующих зарплат. Это своеобразная мзда за запись в трудовой книжке, стаж и минимальные пенсионные отчисления. Женщинам в конторе оказана милость не возвращать эти тринадцать процентов. Все владельцы вновь принятых машин обязаны вернуть боссу государственный сбор 2000 рублей за оформление лицензионной карты. За трудовой договор, договор аренды ТС и другие обязательные документы в папку водителя – еще 300 рублей. В других конторах доходит и до тысячи рублей. Фактически люди платят за то, что их берут на работу, за то, что они будут приносить своим трудом доход предпринимателю. С мигрантов хозяин регулярно дерет в разы больше. Кроме того, все владельцы «ГАЗелей», работающие под лицензией хозяина, оплачивали ему цену ездить по маршруту – от трех до девяти тысяч рублей. В бухгалтерском учете это, естественно, не показывалось. По документам все выходило наоборот: босс платил владельцам «ГАЗелей» 3000 рублей за аренду их транспорта. Так в бухгалтерских документах показывали несуществующие затраты, максимально уменьшая налогооблагаемую базу. На расходы списывали несуществующие затраты на ГСМ, запчасти, ремонты арендуемых машин. Но все затраты, связанные с эксплуатацией транспорта, несли его реальные владельцы.

**– Можем приблизительно посчитать доход типичного ИП-перевозчика?**

– Начнем, опять-таки, с бухгалтерии. Наемные водители ежедневно сдают выручку владельцам «ГАЗелей»: с одной машины за день от 800 до полутора тысяч рублей, в зависимости от маршрута. В обязанность водителей вменили приносить товарные чеки на запчасти, чеки на топливо. Без них путевой лист не выдавался, водитель не мог выехать на маршрут. Порядок строго контролировали механики. Мужики ежедневно приносили кучу чеков. Задача бухгалтера – свести финансовые дела в ноль. Поэтому наша выручка была всегда равна нашим затратам. Это – оптимальный режим для уплаты налогов. Считала не раз: суммарная ежемесячная выручка босса составляла минимум 840 тысяч рублей. Из них на налоги – 50 тысяч, аренда офиса и боксов – 35 тысяч, серая зарплата персоналу – 80 тысяч, ремонты собственных газелей – примерно 15–20 тысяч рублей. Вот и считайте чистый, но далеко не честный навар. Поэтому бухгалтер постоянно тряслась от страха, ибо в случае чего – ее сделают крайней.

**– И что, ни одной проверки «компетентных органов»?**

– Да были, и не раз. Но есть способы увести хозяина бизнеса от наказания. И все ими активно пользуются, используя нестыковки законодательства и прочие хитрости. Их неэффективность объясняю или подкупом проверяющих, или тем, что они попросту плохо представляют весь механизм и не знают, где именно искать подлог и подвох. Комплексных проверок на моей памяти не было, хотя они, несомненно, нашли бы множество косяков, а уж сокрытые налоги – однозначно. Но по сравнению с любой другой конторой-перевозчиком организация и контроль у нас были на порядок качественнее. Старались хоть как-то заботиться о безопасности людей. Но это, к сожалению, в основном была наша инициатива. Босса это мало волновало.

Беседавал  
МИХАИЛ СКУРИДИН  
ФОТО > АНДРЕЙ СЕРЕБРЯКОВ

➤ **За право работать и получать зарплату здесь надо платить приличную сумму**