

Людей в огромных фурах не замечают даже мелкие чиновники

Это извечный нерв российской жизни: богатые (по форме), голодранцы (по сути) делят деньги тружеников

Центр обслуживания грузо-перевозчиков в Красноярск — новенький, пластик и яркий свет. Здесь с дальбойеов будут стричь деньги. И этот прекрасный офис разительно отличается от условий, в которых водители большегрузов эти деньги зарабатывают.

Уже решено, что за проезд 12-тонных автомобилей по федеральным трассам будет взиматься 1,53 рубля за километр пройденного пути. С марта 2016 года ставка повысится до 3,08 рубля. Штраф за неоплаченный проезд составит 450 тыс. рублей за первое нарушение и 1 млн за повторное.

Две недели назад руководитель Росавтодора Роман Старовойт и министр транспорта РФ Максим Соловьев были в этом красноярском Центре, проверяли, как работает информационная система «Платон», где сейчас регистрируются грузо-перевозчики. Через «Платон» новую мзду с дальбойеов собирает компания «РТ-Инвест Транспортные системы», созданная при участии «Ростеха». После того как правительство назначило РТИС оператором взимания платы, совладельцем компании (50%) стал Игорь Ротенберг (сын Аркадия Ротенберга).

Московские чиновники самостоятельно оформили маршрутную карту через терминал самообслуживания, провизировали простоту и доступность данной процедуры. Сейчас в Центре обстановка если не нервная, то близкая к ней. И это несмотря на невероятное душевное здоровье и спокойствие водителей фур — другие в этой профессии не задерживаются.

Диагноз такой:

— Я еду в Москву, потом шесть тысяч километров в Забайкалье, там подернется груз, еще куда-то могу. Где искать терминалы? Где взять связь в дороге? В личный кабинет? А если сломается в пути?

— Вы можете позвонить в колл-центр, назвать пин-код.

— У нас — Сибирь! Выезжаешь за Красноярск — и связи нет.

Этот офис — еще одно место, где теперь тоже отчетливо ощущается острая потребность российской жизни: противопоставление нахлебников-голодранцев (как бы ни были они богаты) и тружеников. Система по-прежнему работает на то, чтобы отнять и поделить. Стимулов к труду, к зарабатыванию исчезающе мало. Чиновники исхаживают слонов, ищут огромные фуры. Людей в них они не замечают.

Если не выходить в личный кабинет на сайт системы, не оформлять маршрутную карту, тогда, следуя рассказам федеральных чиновников, надо устанавливать бортовые устройства, предназначенные для спутниковой фиксации проезда по федеральным трассам. Оплата будет списываться со счета владельца автоматически. Проблема лишь в том, что пока эти устройства в наличии нет.

Как нет и элементарной дорожной инфраструктуры. Ни асфальта для ремонта, ни площадок для отдыха. Водители фур вынуждены жить в них автономно — и когда намотают тысячи верст по азиатской части России, и когда в Москве, где можно взять груз по приемлемой ставке, ищут его в интернете и ждут, стов сутками

в промзонах, где ни магазинов, ни туалетов. И когда скапливаются — сотнями фур, ожидая ремонта дороги, провалившейся в топи между Красноярском и Иркутском... Декларированная сейчас забота о качестве этих дорог — дескать, сбор с большегрузов компенсирует ущерб, наносимый федеральным трассам — мало кого убеждает. Потом последует сбор с дорожных пешеходов?

Для дорожных фондов — это копейки, они не смогут изменить наши дороги, но абсолютно точно отразится на ценах в магазинах и инфляции. А для мелких компаний, занимающихся грузо-перевозками, — это убытки, грозящие разорением.

Ни индейка, ни гусь никогда не проголосуют за Рождество. Из Сибири и Дальнего Востока с их расстояниями и необустроенностью вся эта реформа кажется наиболее несправедливой. 11 ноября около 400 фур выстроилось на обочине трассы Новосибирск — Омск в районе аэропорта Толмачево, еще 50 грузовиков из разных регионов России встали, не блокируя проезд, под Ачинском (Красноярский край). Координатор протеста в Ачинске Ян Шкин. «Следствием новых сборов станет повышение цен на продукты питания, одежду, ГСМ, строительные материалы. Пострадают малый и средний бизнес — те, кто и до этого еле выживал, экономия на всем».

Что еще говорят дальбойеов на городских форумах:

— Это законный грабёж. Ставки за грузо-перевозки с 2010 года упали. Обещали с повышением цены на топливо удержать транспортный налог, но топливо подорожало, а налог так и платим. Запчасти подорожали минимум на 50%. Из большинства регионов уехать с грузом по нормальной ставке трудно, дают чуть больше цены за топливо, которое потратили на перевозку этого груза. Деньги задерживают до полу-года. Вакция принять участие не смо-гут, так как стои на ремонте, на который, кстати, взял кредит».

— Нашли дойную корову. То ГЛОНАСС, то тахографы, то новые ставки транспортного налога, то новые разрешения всякие. Так мы же не от хорошей жизни возим грузы фурами, вынуждены монополист — РЖД. Потому что? Воздухоходные будут ставить на воздушный флиппер?

— Тихо поднять цену солидарки на рубль — им этого мало. Нужно, чтобы каждый пришел в кабинет, нагнулся и сказал «прошу»».

Алексей ТАРАСОВ, «Новая»



— Где искать терминалы? А если сломается в пути?
— Вы можете позвонить в колл-центр, назвать пин-код.
— У нас — Сибирь! Выезжаешь за Красноярск — и связи нет



ЕКАТЕРИНБУРГ

«Здесь вам не Германия»

К акции протеста присоединились владельцы легковых машин

Протестовали водители большегрузов в двух местах. 11 ноября в течение часа с 11.00 до 12.00 пятнадцать фур стояли на 8-м километре Екатеринбургской кольцевой дороги. К протесту дальбойеовщиков присоединились и несколько сочувствующих водителей легковушек.

— Все автомобили припарковались на обочине проезжей части, — рассказал начальник отдела информации главного управления МВД по Свердловской области. — Для обеспечения порядка туда сразу выехали несколько нарядов ДПС. Впрочем, дорогу никто не перекрывал, и акция никак не повлияла на движение других автомобилей. Протестующие никому не мешали.

Вторым местом, где водители присоединились к общероссийской акции, стал 88-й километр автомобильной дороги Екатеринбург — Тюмень. Здесь в течение часа фуры ехали с очень маленькой скоростью — около 10 км/час. Из Богдановичского отдела ГИБДД, за которым закреплен этот участок трассы, для беседы

с дальбойеовщиками сразу же выехали гаишники. Все закончилось мирно. Законы никто не нарушил.

Для многих свердловчан вопрос, почему дальбойеовщики вообще протестуют, так и остался открытым. Прозвучало мнение, что большинство грузо-перевозчиков работают по серым финансовым схемам, они боятся, что придется платить налоги государству в полном объеме.

— Мера протеста. Налоги сегодня платят не так уж и сложно, — заявил Сергей Курдаков, директор транспортной компании из Челябинска. — Мы понимаем, что власти придумали очередной побой. По аналогии с платежами на капитальный ремонт домов. Деньги с грузо-перевозчиков хотят собирать через ООО «РТ-Инвест Транспортные системы». Зачем нужна эта коммерческая структура между водителями и государством, на счетах которой будет оседать пусть даже 1% от всех перечисленных денег? Ставки платят за дороги на максимум через год уже по всей России должны ездить как по освещенным автобанам в Германии, например. Вы себе это представляете в ближайшей перспективе? Водители протестуют, потому что боятся, что и их деньги будут по привычке украдены.

Стоит добавить, что в Екатеринбурге нет общественной организации, которая курировала бы действия дальбойеовщиков. Их «офис», где решаются вопросы и организуются протесты, — это придорожные автостанции и заправки.

Изоляда ДРОБИНА, «Новая»