



Как и чем живет автотранспортное предприятие, которое переехало с оккупированной территории? Даже не просто переехало, а вывезло подвижной состав, оборудование, дало рабочие места на новом месте и платит все налоги.

Война и честный бизнес несовместимы:

Руководитель Горловского АТП Владислав Поддубный несколько лет назад и не думал менять место дислокации. У него был нормальный автопарк, укомплектованный штат сотрудников и ежедневные маршруты на Донецк, Дзержинск и в других направлениях. Но, ввиду всем известных событий, Горловка стала оккупированной территорией, маршрутная сеть резко изменилась, коллектив был в растерянности. А когда в один из рабочих дней снаряд града застрял в бетонном потолке и чудом не разорвался, Владислав Наумович решил срочно вывозить предприятие.

- Просто не было другого выхода, - разводит руками сильный духом руководитель. – Мы как будто попали в зону отчуждения. Поэтому пришлось переехать в Кураховку – это подконтрольная Украине часть территории, но расположенная вдоль той самой пресловутой линии соприкосновения. Фактически за нашим забором уже война.

Но вывести предприятие не так-то просто. Люди, которые захватили власть на оккупированной территории, ставили "палки в колеса" при попытке вывезти подвижной состав. Нужно было помочь выехать и обстроиться на новом месте и сотрудникам с семьями. Не говоря уже о решении огромного количества бюрократических вопросов: перерегистрация предприятия на подконтрольной Украине территории, оплата налогов и отчислений, утверждение новых маршрутов, получение всех разрешений. Фактически – нужно было заново открыться. Только не в благополучное время, а с риском для жизни.

Работа под обстрелом:

Функционирование автотранспортного предприятия, выплата заработной платы сотрудникам и оплата налогов возможна только при наличии действующих маршрутов.

- Если раньше большая часть наших автобусов ездил на Донецк (маршрут Горловка-Донецк), то сейчас это стало невозможным. Зато мы видели потребность в обеспечении транспортного сообщения от контрольно-пропускных пунктов. Ведь пенсионеры, которые не могли покинуть оккупированную территорию, периодически вынуждены ездить за выплатами и к родственникам, - говорит Владислав Наумович.

Поначалу водители Горловского АТП обеспечивали транспортное сообщение от КПВВ и обратно. Причем часто это было даже в ущерб себе: во время обстрелов контрольно-пропускные пункты закрывались, и рискующие жизнью водители забирали людей и везли на бесплатный ночлег к гостинице возле автовокзала и в корпусе церкви

в Кураховке. Кроме этого, бесплатно предоставлялись автобусы для вывоза детей на оздоровление.

- Не могу я по-другому, - говорит Владислав Наумович. – Потому что я сам такой же, как они – я сам уезжал от войны.

Государство не помогает – оно мешает:

Проблема автотранспортных предприятий даже не в том, что они выехали с насиженных мест и бежали от войны. Транспортники вынуждены мириться с несовершенствами законодательства и давлением власти.

- Востребованные сейчас маршруты от КПВВ у нашего предприятия отбирают, - сетует Владислав Наумович. - Руководство области ставит туда приближенное КП АТП – предприятие, не имеющее ни собственного автопарка, ни автобазы. Они даже не осуществляют страхование пассажиров, хотя везут их через зону операции объединенных сил – там в любой момент может начаться обстрел, и люди даже не получают страхового возмещения. У меня автобусы были побиты осколками, стекла были выбиты. А сейчас, когда прошла горячая фаза и не надо вывозить людей для эвакуации из под обстрелов нас отстранили, чтобы на этом заработать.

Есть еще один нюанс: законодательство предусматривает проведение конкурсов среди транспортных предприятий на получение права обслуживать определенные маршруты. Среди требований наличие укомплектованного штата (не только водители, но и слесари, механики, медики, диспетчеры), техническая база и постоянно обновляемый подвижной состав.

- Как же можно обновлять транспорт, если хороший автобус с установкой евро-3 или евро-4 стоит около 50 тысяч долларов? Это бешеные деньги, которые сейчас невозможно заработать на перевозке пассажиров, - констатирует директор Горловского АТП. – А без обновления транспорта перевозчику не дадут обслуживать маршруты. Замкнутый круг получается.

Сюда можно еще добавить огромное количество пассажиров льготной категории. Правительство пообещало им бесплатный проезд – и переложило свои обязательства на плечи транспортников, потому что не выплачивает обещанную компенсацию.

Герои транспортной отрасли:

Учитывая все вышесказанное, сложно понять: как выехавшие с оккупированной территории предприятия вообще сводят концы с концами. Эксперты в транспортной отрасли утверждают – нужно срочно предпринимать меры, которые позволят транспортникам хотя бы остаться на плаву.

Во-первых, нужно раз и навсегда закрыть вопрос с монетизацией льгот. Если правительство кому-то обещает бесплатный проезд – пусть осуществляет соцвыплаты, а человек уже потом оплачивает предоставляемые ему транспортные услуги. В конце концов, конфеты же льготникам бесплатно не выдают, так почему их должны безвозмездно возить?!

Во-вторых, нужно усовершенствовать законодательную базу в отношении перевозчиков-нелегалов. Они берут такую же плату за проезд, но при этом не платят налогов, не страхуют пассажиров, не выдают билетов, не несут расходы по обслуживанию транспортной базы, не держат в штате медиков и механиков. Они просто берут прибыль. И, по всей вероятности, делятся ею с властью имущими. В противном случае, эту лавочку давно бы прикрыли.

В-третьих, дать льготы предприятиям, выехавшим с оккупированной территории: на

оплату налогов на землю, на обновление подвижного состава. Иначе закрыть предприятие становится в разы проще, чем продолжать работать себе в убыток.

Хочется подытожить, что руководство Горловского АТП готовится ко Дню автомобилиста, ведь эти люди, иногда сами того не осознавая, идут на героизм, работают под обстрелами. И все это не ради несуществующей сейчас прибыли, а ради выживания.

"Горловский Медиа Портал"