

«ПЛАТОН» ДОЛЖЕН УЙТИ!

удар по благосостоянию миллионов

рис, например, владеет 0,95 млрд долларов и занимает 99-е место в сотне самых богатых бизнесменов России. Аркадий переиграл младшего брата — 60-е место и 1,4 млрд долларов. В 2014 году он освоил на государственных под-рядах 184 млрд рублей и возглавил ежегодный рейтинг «Королей госзаказа» от Forbes.

По стопам отца пошел сын Аркадия, Игорь Ротенберг. В рейтинге богатейших бизнесменов нашей страны он пока на 155-м месте, но на этом Игорь не останавливается: по подсчетам Forbes, только за прошлый год его компании выиграли госконтракты на 37,3 млрд рублей. Пожалуй, уже скоро Игорь сможет конкурировать в рейтинге со своим дядей. Новые миллиарды принесет словно специально для этого созданный проект сбора денег с дальнбойщиков. В июле 2014 года компания «РТ-Инвест» вместе с «Ростехом» создала ООО «РТ-Инвест Транспортные системы», а уже через месяц правительство РФ на-значило только возникшую част-

банка — явное свидетельство поддержки правительства: не каждому раздают такие суммы.

Планируется, что сбор с боль-шегрузов будет приносить в бю-джет около 50 млрд рублей в год. Пятая их часть — от 10,6 млрд рублей — будет идти РТИТС, причем выплаты будут регулярно корректировать на инфляцию — и это в государстве, где с 2009 года не меняют размер пособия по безработице!

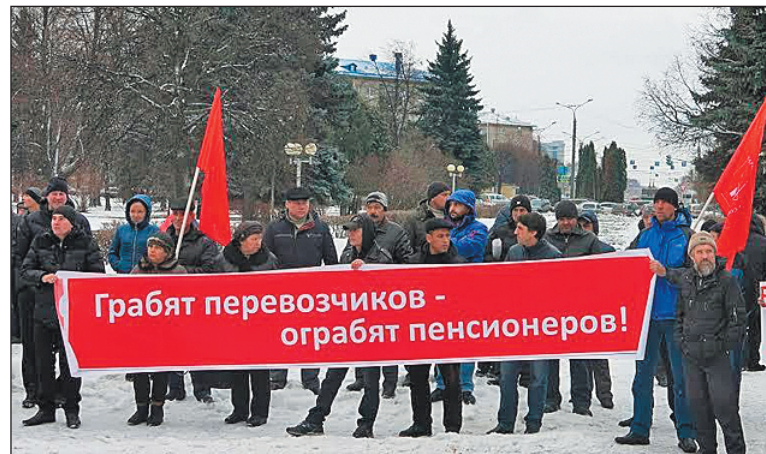
Оставшиеся 40 млрд в год пойдут в Федеральный дорож-ный фонд. Его бюджет, складывающийся из акцизов на топли-во и идущий на ремонт дорог, в этом году составил в пятнадцать раз больше — 622,5 млрд рублей. В прошлом году с учетом регио-нальных фондов, которые фи-нансируются также за счет транспортного налога, общий дорожный бюджет составил 1,4 трлн рублей. Плата за проезд для фур на этом фоне — капля в море, меньше 3 %. Но государство не отказывается от «сбора Ротен-

гам друг за другом со скоростью десять километров в час, и остав-ляли машины, изукрашенные хлесткими плакатами, на обочи-нах — самая длинная колонна растянулась на 15 километров. Символическая акция протеста прошла в Саратове: возле офиса «Платона» около 30 человек на-кинули себе на шею удавки.

Дальнбойщики возмущены тем, что правительство не стес-няется отнимать у них зарабо-танные тяжелым трудом деньги, чтобы финансировать ремонт дорог, за который они уже запла-тили акцизами и транспортны-ми налогами, и спонсировать се-мейку Ротенбергов. Один из протестующих признался: если раньше с учетом всех издержек за километр пути можно было заработать максимум 8 рублей, то теперь при самом лучшем рас-кладе наберется лишь 5 рублей.

Особенно бурные протесты проходят в Дагестане. В небога-той республике очень трудно найти работу, и зачастую един-ственный вариант прокормить се-мью — крутить «баранку», разво-зя урожай из южных регионов по всей стране. На Кавказе доходы от грузоперевозок еще ниже: за километр можно получить лишь 3-3,5 рубля чистого дохода, по-ловину из которого теперь съед-ает «Платон». Прокормить на эти деньги семью нереально. Но даже в такой критической ситу-ации горячие дагестанские води-тели протестуют культурно: не перекрывают проезжую часть, не громят офисы «Платона» и не конфликтуют с госслужбами, которые, как признаются води-тели, прекрасно понимают их возмущение.

Главное требование участни-ков протеста — полная отмена системы «Платон» и платы за пользование федеральными трассами. На полумеры дальн-бойщики не согласны: прекрас-но знают, чем чреваты попытки пойти на компромисс с государ-ством. Когда вводили акцизы на топливо, им обещали отменить транспортный налог, но так это-го и не сделали. Также протесту-ющие требуют наказания для



всех, кто участвовал в «плато-новской» коррупционной схеме, которая станет ударом по благо-состоянию миллионов россиян.

УДАР ПО БЛАГОСОСТОЯНИЮ МИЛЛИОНОВ РОССИЯН

«Сбор ротенбергов» касается не только дальнбойщиков. Следующая жертва «Платона» — малый и средний бизнес. Се-бестоимость перевозок выраст-ет на 15-20 %, что может стать фатальным для небольших компаний, исправно платящих налоги и предлагающих конку-рентный и востребованный у покупателей товар по доступ-ным ценам. На рынке без осо-бых проблем удержатся лишь монополисты, а на биржу труда отправятся тысячи людей, прежде занятых в сфере логис-тики и грузоперевозок.

Компенсировать новые рас-ходы предприниматели станут за счет роста цен на продукцию. «Ротенберговский сбор» будет включен в ценники товаров всех категорий, от продуктов пита-ния и бытовой химии до автомо-билей и жилплощади. Ассоциа-ция компаний розничной тор-говли уже заявила о росте цен на социально значимые товары на 5 %. Ассоциация застройщиков Московской области предупре-дила, что из-за роста цен на пе-ревозку стройматериалов себес-тоимость квартир поднимется на 7-9 %. Эти издержки тоже, ско-рее всего, падут на плечи потре-

бителей — тех немногих россиян, кому и без того дорогие квадра-тные метры пока ещё по карману. Даже глава Сбербанка Герман Греф назвал введение системы «Платон» ошибкой и сообщил о том, что по ее вине инфляция в следующем году увеличится как минимум на 1,5 %.

Кроме того, есть основания полагать, что когда систему «об-катают» на фурах, она начнет действовать для всех транспорт-ных средств: при регистрации на сайте владельцу предлагают вы-брать тип транспортного средс-тва, а среди вариантов ответа от-куда-то взялись фургоны и лег-ковые автомобили.

Дальнбойщики со всей стра-ны обещали двинуться организо-ванными колоннами на Москву, если власти не услышат их требо-вания. Из Дагестана уже выехала третья колонна фур. «Каждый день будем выезжать мелкими группами — по 200 машин, по 150 машин выезжают, — рассказал водитель Руслан из Дагестана. — Мы уважаем людей, поэтому едем не все сразу, а то первый го-род, который встанет, будет Вол-гоград». Пожалуй, остальным россиянам тоже стоит проявить понимание и поддержать выступ-ление дальнбойщиков — самую большую протестную акцию за последние несколько лет, единст-венную надежду быть услышан-ными властью и добиться отмены «сбора Ротенбергов».

Мария Михалева



ную фирмочку оператором систе-мы взимания платы с тяжелых гру-зовиков «Платон», а в сентябре то-го же года между фирмой и Росав-тодором было подписано концес-сионное соглашение на 13 лет.

Себестоимость проекта на данный момент — более 29 млрд рублей. Как утверждает гене-ральный директор РТИТС Алек-сандр Советников, государство не вложило в проект ни рубля. 2 млрд предоставили акционе-ры, а основную часть денег дал в кредит Газпромбанк. Участие в проекте квазигосударственного

берга», несмотря на все негатив-ные последствия, которые он с собой несет. В первую очередь расплачиваться придется даль-нбойщикам.

ДАЛЬНОБОЙЩИКИ

Запуск «Платона» обернулся выступлениями дальнбойщи-ков более чем в 40 регионах стра-ны. Протесты были в основном мирными: водители большегру-зов пытались обратиться на себя внимание властей акцией «Улит-ка», передвигаясь по федераль-ным трассам и городским доро-

Дальнбойщики: щемящее чувство дороги

Татьяна Наумова

Дальнбойщик — мужская профессия, овеянная романтикой. Еще бы: многоки-лометровые поездки по стране и за ее пре-делами, знакомство с новыми местами, приключения, взаимовыручка, и, конечно, достойные заработки. Все это, конечно, так, и в тоже время профессия дальн-бойщика — одна из самых тяжелых. Сред-ний возраст дальнбойщиков России — 35-50 лет. Молодежи, до 35-ти, здесь мало: она еще не имеет достаточного житейско-го и водительского опыта, необходимого для перевозки ценных грузов. У пожилых водителей уже не хватает сил и выносли-вости для этой утомительной работы.

Дальнбойщики неделями не бывают дома, они оторваны от своих семей. Ка-бина фуры для них — и место работы, и место отдыха после трудового дня, и ме-сто для сна.

Дальнбойщики России — опасная профессия Дорогостоящий груз, одино-кий водитель, безлюдная ночная дорога — лучше условий для действий совре-менных разбойников не придумаешь. Товар после нападения на фуру перегру-жается на транспорт преступников, а с водителями поступают по-разному: бы-

вали случаи и жестокого убийства, и тяжких ранений, и пропажи без вести...

С появлением системы ГЛО-НАСС/GPS, с помощью спутниковой связи отслеживающей маршрут автомо-биля и позволяющей вести мониторинг транспорта, количество подобных напа-дений снизилось. Но и криминал при-способливается к изменившейся ситу-ации, разрабатывает более хитрые схемы завладения грузом.

Но не только ночные разбойники дела-ют жизнь дальнбойщиков полной трудно-стей: о сотрудниках ГИБДД многие води-тели порой также отзываются с «теплотой». Недобросовестные инспекторы на дороге прекрасно понимают, как важно дальн-бойщику быстро доставить груз, особенно скоропортящийся, в пункт назначения, и некоторые «блестители порядка» стара-тельно выискивают нарушения, даже мел-кие, вынуждая водителей фур предлагать им «договориться», то есть дать взятку.

Особенно, говорят дальнбойщики, они «любят» посты весового контроля. Здесь, утверждают водители, возможности для злоупотреблений практически безгра-ничны: по чиновничьей воле автомобиль неоправданно тяжелеет. Многие водители решают возникшую проблему быстро, но не бесплатно.

Таким образом, говорят люди, знаю-щую профессию не понаслышке, одно из основных качеств, без которого невоз-можно работать дальнбойщиком — та-лант переговорщика. Договариваться при-ходится ежедневно, и от того, насколько искусно дальнбойщик умеет это делать, зависит успех рейса. Жаль только, что бо-гатые на выдумку поборщики из госуч-реждений заставляют его нарушать закон.

Что еще должен знать и уметь дальн-бойщик? Он должен иметь обширные пра-вовые знания, знать наизусть статьи зако-нов, посвященные правам и обязанностям стражей порядка на дорогах, чтобы в случае необходимости их процитировать. Дальн-бойщику необходима физическая сила и умелые руки. Ведь умение самому поме-нять колесо, выполнить другой ремонт поз-воляет сэкономить деньги и время.

Дальнбойщик должен иметь навыки повара. Многие представители этой про-фессии возят с собой небольшие печки и мини-холодильники, предпочитая на сто-янках самостоятельно готовить себе горя-чие обеды и ужины, а не питаться в точках общепита — при многодневном путеше-ствии это вылетает в копеечку...

Необходимы дальнбойщику и меди-цинские знания. Опытные водители зна-ют, как быстро справиться со многими бо-

лезнями и оказать самим себе первую по-мощь, и поэтому имеют в аптечке необхо-димые лекарства.

Чего больше всего боятся дальнбой-щики? Бандитского нападения или недоб-росовестного сотрудника ГИБДД? Нет, говорят они, — заснуть за рулем, ведь ехать приходится много часов подряд, днем и ночью. Немало проблем создает и состоя-ние дорог, и, чтобы проехать по ним в дождь, снег или гололед тяжело нагружен-ную фуру, дальнбойщик должен обладать талантом каскадера...

Уже почти сто лет дальнбойщики еже-дневно исправно перевозят разнообра-зные грузы по дорогам России. Условия их труда сегодня почти такие же тяжелые, как и тогда. Автомобили, правда, стали надеж-нее, но состояние дорог улучшилось не-значительно, зато движение стало более оживленным, а это значит, что управление автомобилем требует большого умения и неусыпного внимания. Но, как бы ни бы-ло тяжело, дальнбойщики по-прежнему работают не только ради заработка, но и потому, что большинство из них любят свою работу, бесконечную дорогу и коче-вую жизнь. Чувство дороги объединяет очень разных людей, которые каждый день садятся за руль и везут в дальний путь необходимые людям грузы.