

Обкрадений громадський транспорт

Тарас Боросовський

Коли мова заходить про стан міського транспорту, посадовці завжди нарікають на гроші. Точніше на їхню нестачу чи відсутність. Натомість забувається найважливіше - не зважають на безпеку пасажирів.

За роки незалежності базовий для більшості українських міст комунальний транспорт остаточно вичерпав власний ресурс. Тільки Києву вдалося суттєво оновити рухомий склад. У всіх інших 42 містах, де досі курсують тролейбуси та трамваї, після капітального ремонту їх, в прямому сенсі, піднімали з руїн. Коли ж витрати на відновлення

стали в декілька разів більшими за купівлю набагато кращих аналогів з сусідніх країн ЄС, в Україні розпочався справжній бум торгівлі вживаним електро-транспортном. Відчувши «запах» солідних заробітків, посередники швидко зорієнтувалися, як за підтримки місцевих посадовців перетворювати придбаний в Європі металобрухт на мільйонні прибутки. З 2014 по 2016 роки з-за кордону завозиться близько 400 бувших у використанні тролейбусів й трамваїв. Розберемося як та кому вдається добряче заробити на списаному транспорті і наскільки даний бізнес корумпований.

ТРАНСПОРТНА НЕДО-РЕФОРМА

Зранку сісти у громадський транспорт неможливо. Вдень він курсує з величезними інтервалами і нерідко на зупинках доводиться чекати по 20-25 хвилин. Витративши на очікування чимало часу, потрапляєш до

переповненого старенького тролейбусу. Стоячи на «одній нозі», розплачуєшся за проїзд, і нарешті віднаходиш щасливе місце, де не штурхають. За мить машина завмирає, і з кабіни водія доноситься звістка: тролейбус далі не їде, звільніть будь-ласка салон. Під нарікання пасажирів в бік влади, виходиш і знову чекаєш з надією, що пощастить доїхати без поломки.

Наведену ситуацію в Житомирі можна охарактеризувати як типову для більшості міст України. Роками накопичена проблема зношеності рухомого складу комунальних підприємств особливо гостро постала останнім часом. Ремонтне депо місцевого трамвайно-тролейбусного управління (ЖТТУ) переповнене. Поруч з залишеними в спадок радянськими ЗиУ, в очікуванні відновлення стоять нещодавно завезені з Чехії та Литви декілька вживаних «Skod».

Закупівлю вказаних тролейбусів три роки назад ініціював чинний на сьогодні мер Житомира Сергій Сухомлин. Проголошена ним транспортна реформа мала витягнути підприємство з боргової ями та вивести на повну самоокупність. Наміри по її втіленню Сергій Іванович заходився втілювати одразу після Революції Гідності, як тільки посів посаду крісло першого заступника Житомирського міського голови. Базисом реформаторства вважалося придбання вживаних тролейбусів та автобусів. Весною 2014 року посадовець озвучив пропозицію по MANам з Німеччини. На оглядини до німецького містечка Золінгер відрядили директора трамвайно-тролейбусного управління разом з головним інженером. На той момент на відсутність достатньої матеріальної бази для обслуговування подібного транспорту не зважили і 16 червня 2014 року оголосили тендер. За виділені Житомирською міською радою 6 мільйонів гривень запланували придбати 13 вживаних тролейбусів MAN SL 172 NO M12 та 1 бувший в користуванні автобус MAN-A21. Вартість кожного на рівні 450 тисяч гривень. Розрахунок робили виходячи з озвучених першим заступником мера 18 тисяч євро за один запропонований тролейбус з Німеччини, доплативши витрати на доставку, розмитнення та сплату податків. В таємниці досі залишалася назва фірми, на основі пропозиції якої фактично

ініційована державна закупівля.

Завдячуючи активному лобізму Сергія Сухомлина, до зазначеної суми бюджет області додає 12 мільйонів гривень на придбання «нових тролейбусів». Згідно з протоколом сесії обласної ради, тодішнім головою ради Віталієм Французом пропозиція вноситься саме в такому вигляді, у той час як в остаточному тексті рішення її переформулювали на закупівлю рухомого складу. На прес-конференції перший заступник мера підтверджує наміри витратити виділені обласною радою кошти на новий транспорт за лізинговою програмою:

«Сьогодні у мене перший раунд переговорів з Львовським автомобільним заводом. Вони готові розглядати поставку 20-ти троллейбусов до кінця цього года. Мы сейчас говорим о лизинговой схеме. Через несколько дней я смогу более подробно рассказать о ходе переговоров и когда Житомир уже сможет получить 20 троллейбусов. Когда мы говорим о 6 млн., мы собираемся купить троллейбусы б/у. Мы нашли в Германии город, который продает троллейбусы. Это троллейбусы немецкого производства – компании MAN», – запевнював посадовець.

Але перший заступник міського голови знає, що за два дні до голосування в обласній раді, тендер по вживаному транспорту скасовано. Насправді причина відміни торгів не лише в отриманні ЖТТУ тільки однієї з мінімально необхідних двох пропозицій. Суть проблеми крилася у вимозі подати на торги копії готових сертифікатів відповідності на тролейбуси, отримання яких можливе на вже завезений транспорт в Україну. Зазвичай, фірми наперед не вкладають власні кошти в купівлю техніки, доставляючи та сертифікуючи її лише після отримання коштів від комунальних підприємств. Єдиним учасником в даному тендері виявилася фірма ТОВ «Дуотранс». Схоже, саме її назву посадовець приховував, коли презентував свої початкові задуми.

В серпні 2014 року комунальне підприємство «Житомирське трамвайно-тролейбусне управління» на сайті державних закупівель оголошує повторний тендер на постачання 13 та 20 тролейбусів. Однак попри обіцяне придбання в лізинг нових машин, в обох повідомленнях значиться «бувні в користуванні

транспортні засоби з Європи», не старші відповідно 1986 та 1990 років. Обов'язок надати сертифікати до торгів перенесли аж на «момент поставки». Тобто постачальник зміг прийняти участь в закупівлі за реальної відсутності придбаного транспорту.

Перемогу як в одному, так і в другому аукціоні здобув один і той самий посередник. Йдеться про згадане вище ТОВ «Дуотранс», яке перепродає запропоновані раніше Житомиру німецькі тролейбуси в Маріуполь. Кожного разу єдиним його конкурентом ставав «УкрЄвроМаз» з дорожчою пропозицією.

Згодом, в листопаді цього ж року ЖТТУ додатково вирішує придбати ще три одиниці техніки. Тепер з тендерної документації взагалі видалили зазначену раніше вимогу щодо року випуску тролейбусів. Таким чином постачальнику надали можливість отримати з міської казни до півмільйона гривень за транспорт, вік якого сягає 30 та більше років. Виграє торги знову ж таки ТОВ «Дуотранс». В результаті проведених тендерів місто планувало поповнити рухомий склад на 36 одиниць. Фактично надійшло лише 32, й ті – за значно вищими цінами. До того ж «ветеранів», старіших за граничний 1986 рік, виявилось ще більше: два тролейбуси випущені в 1983 році і два – в 1984 році.

Окремо слід згадати про процес сертифікації привезеного до Житомира транспорту. Попри успішне її проходження, привезена в 2014 році партія тролейбусів з Литви з'явилася на комунальному підприємстві не скоро. Саме до них мало місце найбільше нарікань на технічний стан, який відчутно відрізнявся від попередньо поставлених з Чехії.

Міська влада запевнила, що постачальник власним коштом виправить усі недоліки та місто отримає технічно повністю справний транспорт. По факту постачальник обмежився заміною пасажирських сидінь, фарбуванням та встановленням електронного табло. До ремонту вузлів та конструктивних елементів тролейбусу справа так і не дійшла. Щоразу випрошуючи необхідні деталі, підприємству доводилося самотужки доводити техніку до належного стану.

Виникає питання: як технічно несправний транспорт вдалося сертифікувати? В Україні існує декілька міст, де діють спеціальні лабораторії, наділені

ТРАНСПОРТНИЙ СЕКОНД-ХЕНД

з придбаних містами України трамваїв та тролейбусів 57% вживані*

ТРАМВАЇ

ТРОЛЕЙБУСИ

46 шт 2014 54 шт

61 шт 2015 71 шт

87 шт 2016 59 шт

Розподіл по моделях за 2014-2016 роки

Tatra SUCS

130 шт



Skoda 14Tr/15Tr

127 шт

Tatra T3M

59 шт



Jelcz PR110E/120MT

26 шт

Tatra T6A5

5 шт



MAN SL 172 HO

13 шт

Graf & Stift

GE112/NGT204

11 шт



інші моделі

8 шт **



* Джерело: сайт Державних закупівель та реєстр укладених договорів за 2014-2016 роки

** А саме: 4 Ikarus 280T, 2 Mercedes-Benz O405GTZ, 2 ЮМЗ Т2, 2 ЛАЗ-52522, 1 Den Oudsten B88/Volvo B10M-58E

дозволом на проведення необхідного обстеження та видачі сертифікатів відповідності Урк-СЕПРО. На луцькому держпідприємстві «Волиньстандартметрологія» за один день погодили сертифікати на 12 тролейбусів з Литви. Згідно з офіційним висновком, транспорт відповідає усім вимогам.

МІЛЬЙОННІ ЗАРОБІТКИ НА МЕТАЛОБРУХТІ

«Ми вважаємо, що вкладаючи кошти в технічно і морально застарілі транспортні засоби більше немає сенсу, тому ми вирішили частково їх продати», – посилає генеральний директор Vilniaus viešasis transportas (VVT) Гинтарас Накутіс.

«Середній вік виставлених тролейбусів – 28 років. Останні півтора вони не експлуатувалися. За цей час з'ясувалося, що ми можемо без них обійтися. Щодня їх вартість як транспортних засобів знижується, вони перетворюються на металобрухт. Ми раді, що ці тролейбуси ще можуть знадобитися для перевезення пасажирів в інших містах», – підсумовує пан Накутіс.

Йдеться саме про розпродаж 19 листопада 2014 року вільнюських тролейбусів, що згодом надійшли до Житомира. За спостереженням литовських колег, аукціон проведено формально, оскільки, скоріш за все, знали кінцевого покупця. На

підтвердження наводиться перше оголошення на сайті VVT, де за вказаною для огляду техніки адресою жодного транспорту немає. Після надісланого на адресу підприємства листа, помилку спочатку виправили, але згодом об'яву з сайту видалили. Самі торги за 10 хвилин завершилися. Зареєстрований єдиний учасник викупив тролейбуси за номіналом. Ціна одного коливалася від 3041 євро (10,5 тисяч литовських літів) до 3939 євро (13,6 тисяч литовських літів). За всю партію з 15 машин покупець мав сплатити 177,8 тис. літів (51 494 євро).

Переможцем торгів виявився українське ТОВ «Торговий дім «Літан» (ТД «Літан»), у якого з ТОВ «Дуотранс» дуже близькі стосунки. Співвласником обох та одночасно директором ТОВ «Дуотранс» є Дмитро Наumenko. Його підписи стоять на призначенні Олега Сухова директором ТОВ «ТД «Літан». Фірми розташовані в Дніпрі за різними адресами. Проте приміщенням, автомобілем та навіть оргтехнікою користуються спільно. Відповідно тролейбуси, згідно з угодами, на ТОВ «Дуотранс» постачаються через ТОВ «ТД «Літан».

Пройшовши «ланцюжок» посередників, на ЖТТУ тролейбуси з Вільнюса опинилися не відразу. Кінцева дата поставки тролейбусів регулярно переносилася. По кожному з аукціонів

зміни в укладені договори вносилися від чотирьох до шести разів. Причиною стало, починаючи з 18 листопада 2014 року, доповнення угод пунктом про прив'язки вартості тролейбусів до курсу євро. Формула розрахована таким чином, що кожного разу на момент проплати вартість поставленого вживаного тролейбуса зростає на величину «підняття» іноземної валюти до гривні.

Як наслідок, модель «гармошка» «Skoda-15Tr» з 579000 грн. подорожчала до 674552,4 грн. В цей же час кількість обумовленого до постачання транспорту зменшилася з 10 до 9 одиниць. Наступною правкою 2 березня 2015 року їх чисельність ще раз скоротили. Останній з восьми придбаних за договором тролейбусів, обійшовся приблизно вдвічі дорожчим за початкову ціну – аж 1 млн. 111 305,3 грн. З 10 тролейбусів моделі «Skoda-14Tr», зі змінами в цій угоді залишили також вісім. Максимально ціна за одиницю транспорту піднялася з 470700 грн до 903439,38 грн.

Аналогічна ситуація з придбанням 13 тролейбусів «Skoda-14Tr». Завдячуючи «прив'язці» до курсу євро, ціна на останній тролейбус зросла з 459000 грн до 881412,18 грн. Кількість поставленого транспортну впала з 13 до 12 одиниць.

Дізнатися про мотиви переукладення угод та завезення вживаних тролейбусів, котрі комунальне підприємство ЖТТУ досі не може відремонтувати, вирішили безпосередньо в ініціатора закупівлі, міського голови Житомира Сергія Сухомлина.

«Это вопрос не... Ну... у нас же договор с фирмой, – запереचे мер. – Изначально только перевозка на низкопольной платформе стоила 6,5 тысяч евро, минимальная получилась 4,5 тысячи евро».

Посадовець запевнив, що транспорт місто отримало за мінімальною ціною і закуплені Тернополем в Чехії аналоги значно дорожче. Справді влітку 2014 року КП «Тернопільелектротранс» провело тендер на закупівлю 8 вживаних тролейбусів «Skoda 15-tr». В торгах перемагає чеська фірма «ELERPRO» s.r.o. із загальною пропозицією 132 тис. євро за всю партію. В Чехії законодавство не дозволяє продавати муніципальну власність за кордон. Тому на локальних аукціонах місцеві фірми скуповують транспорт і після передпродажної підготовки пропонують його покупцям з України. Тож коли тернополяни уклали угоду напряму з «ELERPRO» s.r.o., тролейбуси до Житомира знову пройшли через зв'язку «Літан» та «Дуотранс».

«Все залежить від курсу євро і від стану транспортного засобу. На сьогоднішній день жодного капітального ремонту по цьому

Кількість запланованих та поставлених до Житомира тролейбусів

Тендер №1	Тендер №2	Тендер №3
↓ 10 + 10	↓ 13	↓ 3
від 1990 р.в.	від 1986 р.в.	??? р.в.
Фактично поставлено ТОВ «Дуотранс»		
↓ 8 + 8	↓ 12	↓ 3
тролейбусів 1990-2002	тролейбусів 1986-1999	тролейбуса 1983-1984

транспорті не робилося. Він в чудовому стані та весь працює на лінії, – ділиться досвідом закупівель директор КП «Тернопільелектротранс» Андрій Мастолюк.

«За тендером ми сплатили по 16,5 тисячі євро за кожен придбаний в Чехії тролейбус. Множимо на коефіцієнт 1,45 – це мито, ПДВ та доставка. Виходимо на ціну 24 тисячі євро («гармошка» модель «Skoda 15-tr», – ред.) в нас на місці».

«Нічого не робилося через посередників. Ми і працювали з «Укрзалізницею», а не чехи нам доставляли до Тернополя. Обійшлася нам вона за кожен 18 тисяч гривень. Сертифікація взагалі коштує мізер – 300 чи 500 гривень. У нас ставилася така мета, щоб максимально зберегти кошти, – підсумовує Андрій Павлович».

Тепер підрахуємо, наскільки в Тернополі заощадили відносно до Житомира, оминаючи посередників і закуповуючи транспорт напряму. Станом на 14 жовтня 2014 року, коли підписувалася угода закупівлі транспорту в Житомирі, курс 1 євро становив 16,42 грн. Відповідно для ЖТТУ один тролейбус на дату укладання угоди обходився в 35260 євро (579000 грн / 16,42 грн за 1 євро). Порівнявши з тернопільською ціною в 24 тисячі, виходимо на різницю в 11260 євро за кожен проданий транспорт. Тобто лише на 8 тролейбусах КП «Тернопільелектротранс» зберегло 90 тисяч євро!!!

Коли ж цю різницю підрахувати на 32 проданих Житомиру вживаних тролейбусах, мова йде про сотні тисяч євро різниці. Складно лише уявити, наскільки прибутковою для ТОВ «Дуотранс» та ТОВ «ТД «Літан» була угода щодо вільнюських тролейбусів, викуплених за безцінь та проданих за постійно зростаючим курсом знову ж таки в Житомир.

Бізнес процвітає донині. До

прикладу останні торги із закупівлі вживаного транспорту до Чернівців та Запоріжжя, ТОВ «ТД «Літан» продає тролейбуси, придбані у чеської фірми MEZINARODNI INOVATIVNI KANCELAR. В «дуєті» вони заробляють ще більше. Отримані з Чехії угоди закупівлі свідчать, що 13 вересня 2016 року чеська фірма купує в м. Плезень за 1.235 млн чеських крон 5 тролейбусів. В гривнях це виходить близько 1,3 млн грн (або 260 тисяч грн) за одиницю.

Іншою угодою з м. Брно 19 грудня 2016 року викуповується за 700 тисяч чеських крон ще 3 тролейбуси. Вартість в гривнях близько 750 тис грн або 250 тис грн за одиницю. Варто зауважити, що в умовах чітко прописується, що транспорт заборонено використовувати в Чехії та країнах ЄС.

За місяць даний транспорт за виграними ТОВ «ТД «Літан» тендерами опиняється в українських містах. По чотири тролейбуси відправляються до Чернівців та Запоріжжя. За кожен з них місцеві бюджети викладають по 794 тис 250 грн (29427 євро) та 1 млн 12,7 тис грн (34075 євро). І цей процес продовжується по всій країні.

За численними відкритими кримінальними справами досі не винесено жодного вироку. Поліцією в Маріуполі, Житомирі, і, Миколаєві та Дніпрі проводиться розслідування. Проте досі жодної справи не доведено до суду і не винесено жодного вироку. Квільсть правоохоронної системи та спритність посередників дозволяє їй надалі вигравати торги, заробляючи не лише на вживаному транспорті. Про те, як посередники, «окупавши» державне майно, добряче «нагріваються» й на продажі нових тролейбусів та трамваїв, розповімо в наступній частині розслідування.



Приложение № 3
ЗАО Общественный транспорт г. Вильнюс
Не эксплуатируемая недвижимость для продажи
в государственном аукционе товаров
описание процедуры

ВИПИСКА ИЗ ПРОТОКОЛА АУКЦИОНА

ЗАО Вильнюсский общественный транспорт
19-11-2014 г., начало аукциона в 10.00 часов.
Председатель аукциона - Римвидас Алекнавичюс
Секретарь – Ольга Ракова

Приглашение к участию в аукционе были напечатаны в государственной газете „ Государственные новости“ (Valstybės žinios) № 88 в электронной версии (сообщения, касающиеся государственных продаж).

В аукционе приняли участие:

№.1 -Торговый дом „ ЛИТАН“- уполномоченный представитель генеральный директор Олег Сухов.

На продажу выставлено неэксплуатируемое или непригодное к использованию в ЗАО Вильнюсский общественный транспорт имущество (15 (пятнадцать) троллейбусов марки Шкода 14 TR (ŠKODA 14TR) - единым пакетом, стоимостью 177800 литов (сто семьдесят семь тысяч восемьсот литов.)

а.) начальная продажная стоимость 177800 литов (сто семьдесят семь тысяч восемьсот литов.)

б.) стоимость предложенная участником №.1 - 177800 литов (сто семьдесят семь тысяч восемьсот литов.)

г.) наивысшая предложенная участником №.1 стоимость - 177800 литов (сто семьдесят семь тысяч восемьсот литов.) Других предложений не поступило.

15 пятнадцать троллейбусов марки Шкода 14 TR- единым пакетом, стоимостью 177800 литов (сто семьдесят семь тысяч восемьсот литов.) проданы участнику №.1 Торговый дом „ ЛИТАН“- уполномоченный представитель генеральный директор Олег Сухов.

Председатель аукциона

Римвидас Алекнавичюс

Секретарь

Ольга Ракова