

• Автор: [Георгий Бовт](#)

[Он вам не Платон](#)



Начавшаяся в разных регионах России акция протестов частных грузоперевозчиков, прежде всего, примечательна тем, что о ней в стране почти ничего не известно. Информационная блокада, оказавшаяся пока довольно эффективной, показала новые возможности властей по контролю над информационным пространством. «Замолчать» протест становится важнее, чем предпринять какие-то шаги по урегулированию конфликта и пойти на уступки протестантам.

О забастовке дальнбойщиков с участием тысяч машин и водителей до сих пор не сообщил ни один федеральный телеканал и ни одно федеральное информагентство. Единственным информационным «прорывом» стало сообщение в середине апреля о том, что спикер Совета Федерации Валентина Матвиенко по запросу сенатора Вячеслава Мархаева (член КПРФ) [дала поручение](#) двум комитетам верхней палаты парламента «проанализировать обоснованность и эффективность работы системы «Платон». Агентство РИА «Новости» даже [процитировало](#) Мархаева: «Нельзя игнорировать протесты дальнбойщиков, которые выступают против системы «Платон». По прежним советским (и, видимо, уже нынешним российским) меркам, попадание такого сообщения в центральные СМИ является косвенным свидетельством того, что власти относятся к протестам серьезно и они их тревожат.

В отсутствии у дальнбойщиков единого координационного центра проявилась их сила и их слабость.

Сила в том, что при наличии у них центра, в условиях традиционно жесткой реакции властей на все попытки организовать протесты, он был бы уже разгромлен, а его руководители проходили бы обвиняемыми. Скорее всего – по стандартному обвинению в «экстремизме». Пока самым жестким действием против отдельных активистов были аресты по смехотворным обвинениям (вроде управления автомобилем без водительских прав). Слабость протестов состоит в том, что участники плохо координируют свои действия. Им не удалось добиться должного резонанса ни в прессе, ни в социальных сетях. Последнее, впрочем, объясняется еще и тем, что власти борются с появлением любых сообщений о протестах в интернете, блокируя соответствующие сайты. Роскомнадзор [начал](#) блокировку приложения-рации Zello, популярного у дальнбойщиков. Поводом стал отказ Zello регистрироваться в качестве организатора распространения информации. Это еще более затруднило связь дальнбойщиков между собой.

В условиях, когда люди запуганы угрозами репрессий и не имеют достоверной информации ни о действиях коллег в других регионах, ни о солидарности с ними других групп населения, многие проводят забастовку в пассивной форме – не выходя в рейс, но не демонстрируя участие в акции. «Невидимый протест», так называемая «гаражная забастовка», впрочем, малоэффективен с медийной точки зрения, он не развивается. Что, в свою очередь, дает надежду властям на то, что протест угаснет сам собой, поэтому спешить выполнять требования бастующих не стоит.

Нынешняя акция – вторая за последние два года, направленная против системы «Платон» – системы взимания платы с большегрузных автомобилей (более 12 тонн) на федеральных дорогах. Общая протяженность федеральных трасс в России составляет чуть более 50 тыс. км из примерно 1,5 млн км. общей протяженности дорог. Но в условиях низкой плотности дорог их редко можно объехать по местным дорогам.

Дополнительным раздражителем является то, что оператором системы, получающим до 40% и более платежей, является структура, принадлежащая на 50% близкому Владимиру Путину Игорю Ротенбергу (другие 50% принадлежат компании «РТ-Инвест», в числе учредителей которой частный предприниматель Андрей Шипелов и госкорпорация «Ростех», возглавляемая также близким Путину Сергеем Чемезовым). Непрозрачность взимания платежей и их расходования (формально должны идти на ремонт дорог) также стало одним из поводов для протестантов. В 2016 году в дорожные фонды от «Платона» поступило 20 млрд рублей. Причем по концессионному соглашению за свои услуги оператор системы должен был получить 10,6 млрд.

В конце 2015 года акции протеста против «Платона» прошли в более чем 20 регионах. Была попытка организации марша на Москву, но ее подавили. Уже перед запуском «Платона» правительство снизило плату с 3,73 рублей за километр до 1,53 рубля за километр. Были резко снижены (в 90 раз по сравнению с первоначальными планами) штрафы за неуплату.

За прошедшие два года экономическая ситуация в стране только ухудшилась, и грузоперевозчики на себе успели почувствовать в том числе действие системы «Платон», которая увеличила тарифы за перевозки на дальние расстояния (например, из Сибири в центральную часть страны) не менее, чем на 12-15%. При общем росте массы перевезенных по стране автомобильным транспортом грузов всего на 1% (общий объем 400 млн тонн, 70% всех грузоперевозок России). Что означает сокращение доходов типичного мелкого перевозчика. К примеру, в месяц такой «средняк» без платы «Платону» мог бы заработать 55-60 тыс. рублей. А с учетом этой платы его заработок падает до примерно 40-45 тыс. рублей. Это без учета штрафов (от 10 до 50 тыс., причем они могут быть теперь многократными, на каждом посту дорожной полиции). В результате влияния общей кризисной экономической ситуации и дорожных сборов системы «Платон» за время ее действия с рынка грузовых автоперевозок ушли, разорившись, до 20% частных перевозчиков. В основном это мелкие компании с двумя-тремя машинами или вообще с одной, зарегистрированной на водителя.

Предваряя вторую всероссийскую стачку, которая началась одновременно с массовыми акциями протеста против коррупции премьера Дмитрия Медведева, правительство заранее пошло на уступки. Вопреки прежним планам вместо повышения тарифа с 1,53 рубля за километр до 3,06 руб., он был повышен всего на 25%. Это не помогло, география протестов оказалась шире, чем в 2015 году. Максимальная оценка самих участников акции – 20 тыс. человек в 80 регионах из 85. В разной форме в

забастовке приняли участие до 35% автоперевозчиков. Причем на сей раз выдвигались политические лозунги отставки правительства и выражения недоверия президенту. В этом смысле в глазах властей такой протест – «простых работающих мужиков» – гораздо опаснее мирных маршей интеллигенции по Бульварному кольцу в Москве с невнятными лозунгами типа «Как хорошо, что все мы здесь сегодня собрались».

Наиболее напряженная ситуация – в Дагестане. В условиях массовой бедности и безработицы в республике частные грузоперевозки – единственный возможный заработок для тысяч семей. Рынок грузоперевозок в Дагестане – это почти исключительно мелкие предприниматели. Притом что через республику проходят пути доставки грузов (прежде всего овощей и фруктов) с Северного Кавказа, из Азербайджана, Ирана и т.д. При этом велика доля «теневых перевозок» (повышение прозрачности грузопотоков является одной из декларируемых целей системы «Платон»). В данном случае «мафиозные» структуры могли сыграть определенную организующую роль. Однако это не объясняет всей сложности именно дагестанских протестов. Они с самого начала не были мирными, и власти вызвали Росгвардию и даже регулярные войска, чтобы блокировать водителей с машинами в местах их массового скопления (о чем в прессе – полное молчание). Драматизм ситуации усугубляется общей политической нестабильностью в республике. Местному руководству не удалось справиться с исламистским подпольем, на это накладывается сложная клановая структура дагестанского общества и беспримерная даже по российским меркам коррупция. Говорить о том, что именно стачка дагестанских дальнбойщиков станет той «искрой», из которой вырастут более массовые беспорядки, в том числе вооруженные, пока рано, однако она точно не укрепит там стабильность.

Каковы перспективы развития протестов среди грузоперевозчиков и распространения протестов на другие социальные группы?

Что касается первого вопроса, то власти, возможно, пойдя еще на какие-то символически уступки, попытаются «решить проблему в корне». Прежде всего – поощряя дальнейшее вымывание мелких перевозчиков и укрупнение компаний (крупный бизнес более уязвим для давления властей). Доля мелких перевозчиков составляет более 60% рынка. То, что это приведет к росту тарифов и давлению на потребителей – вторично для властей, экономика для них в этом смысле всегда «вторична» по сравнению с политикой. Планируется вообще запретить регистрировать грузовой автотранспорт на частных лиц. Сейчас из примерно 6,2 млн единиц грузового автотранспорта в стране 3,7 млн зарегистрированы на физические лица, 2,4 млн – на компании, среди которых половина – индивидуальные предприниматели. Однако возможности укрупнения рынка не безграничны.

Низкий уровень солидарности разных групп населения в противостоянии с властями на фоне почти полной подконтрольности медиа также обрекает дальнбойщиков на поражение в краткосрочной перспективе.

В то же время подобные методы борьбы с социальными проблемами, снижение конкуренции на рынке (даже при выводе из тени большого объема грузоперевозок), выдавливание из экономики мелкого бизнеса будут создавать новые проблемы и плодить недовольство в разных группах населения (в том числе ростом цен). Ситуация будет еще более обостряться в таких регионах, как Дагестан, где частные проблемы перевозчиков накладываются на общую картину социального неблагополучия. Бесконечно подавлять недовольство все равно не получится – даже на фоне полной подконтрольности СМИ и ужесточения законов, сделавших «незаконным» фактически любой публичный протест. Однако подавляя протест организованный и мирный, сокращая возможности для цивилизованного диалога с недовольными группами населения, власти рискуют позже столкнуться с массовым неорганизованным протестом, справиться с которым будет намного труднее.

теги

[protests](#)

[truck drivers](#)

категории

[Politics](#)

Использование материалов интернет-издания "Intersection" путем их полного воспроизведения разрешается только с разрешения редакции Intersection - intersection@intersectionproject.eu