

Сергей Шарков. Врун, Ябеда и Жадина

На страницах СМИ, печатных и электронных, за последние полтора года накопилось немало материалов об ангарском предпринимателе, политике и шоумене Сергее Шаркове.

Можно даже сказать, что наблюдается переизбыток внимания к этой по сути незначительной персоне муниципального уровня. Ваш покорный слуга тоже не поспешил – посвятил ему не одну свою статью. Поводом для их появления стал целый каскад скандалов, связанный с деятельностью господина Шаркова на почве стяжательства. Но мы так и не поняли, что это за личность такая, Сергей Шарков? Стоит ли он страниц, ему уделенных?

Пришла пора разобраться. Начнем с детства.

Да тут есть где пожить!

Где родился Сережа Шарков, узнавать я не стал, знаю, что детство его прошло в Ангарске. Маленький, тщедушный и при этом патологический врун, ябеда и жадина, за что бывал нередко бит сверстниками. Как вы полагаете, какое место он занимал в «дворовой иерархии»? Правильно, рядом со «старшаками». Он рано научился обслуживать тех, кто выше его во всех смыслах и извлекать из этого максимум пользы. Помните персонажа фильма «Республика ШКИД» воспитанника Слаенова (Слаеныч)? Был такой малолетний спекулянт и ростовщик, за осьмушки экономенного хлеба практически поработил всю школу, исключая халдеев. Шарков в детстве и отрочестве – типичный Слаеныч. При этом обремененный комплексом неполноценности и запредельной мстительностью...

Шли годы, он рос (медленно), мужал (не факт) и постепенно превратился из малолетнего жулика в зрелого провокатора и изощренного мошенника, с закаленным невзгодами чутьем. А его комплекс неполноценности трансформировался в синдром Наполеона. Он возжелал захватить и поработить как минимум Ангарск.

Пришла перестройка, затем 90-е годы, Ангарск занялся шитьем и сбытом сурковых шапок, наш Серега тоже. В те времена это был крайне прибыльный и отчаянно рискованный бизнес. Шарков быстро просек, что значительно безопаснее присоединиться к «конкретным пацанам», не платя им значительную часть прибыли за «крышу», а просто обслуживая их, как в детстве «старшаков».

Чуть позже шапочного бизнеса начал зарождаться еще один вид малого предпринимательства – так называемые «маршрутки». Первые ангарские автоперевозчики – из той же оперы, что и шапочники, из тех же слов.

В докапиталистическом Ангарске было по десятку маршрутов автобусных и трамвайных. Автобусных и трамвайных единиц было достаточно, но весь город маршруты не перекрывали. Нишу стали заполнять частные извозчики, открывая новые маршруты. Перевозили пассажиров не автобусами (дело слишком затратное), а микроавтобусами (поддержанными иномарками или «Газелями»).

Когда этот бизнес стал откровенно прибыльным, им заинтересовался Шарков. Предложил выгодный проект «конкретным пацанам», у которых общак был фактически без дела. Уболтал. «Пацаны» поверили, но пообещали голову оторвать, если что не так. Получилось все так.

Развивать автотранспортный бизнес как все, постепенно наращивая темпы – это не по-Шарковски. Он просто за бесценок забрал крупнейшее автотранспортное предприятие – автоколонну 1948 – колосса на фоне маршрутных такси. Это оказалось несложно: с одной стороны «пацаны» за спиной, с другой – колосс оказался на глиняных ногах.

А/к 1948 тогда владел Иван Лукьянов, которому предприятие досталось со всеми активами (зданиями и помещениями, техникой и оборудованием, работниками и маршрутами) благодаря приватизации Чубайса. Был советским директором, стал собственником. Но собственником и менеджером он оказался и рук вон плохим, и

предприятие стало хиреть, не смотря на гарантированные бюджетные дотации.

Шарков Сергей ©
Проект "Лица Сибири"

Вот этой-то ситуацией и воспользовался шустрый Шарков. Прихватил автоколонну и начал вытеснять маршруточников, одновременно уничтожая «Ангарский трамвай». Переманил из Трамвайного управления наиболее толковых управленцев, те прихватили всю базу данных льготников. Для начала прикрывался братьями Лысовыми и сам не светился. Когда дело пошло, братья стали не нужны.

Обратил внимание, что база данных устарела, что там много «мертвых душ», и тут же прикинул: это Клондайк, можно получать миллионные компенсации за фактически не осуществленные перевозки. Как он обхаживал председателя Совета ветеранов Зою Бушуеву, чтобы заполучить список «лежачих» ветеранов! Заполучил. Списки льготников возросли кратно. Все эти тома согласовывались с собесом, с Александром Геранюшкиным. Сначала тот, не бескорыстно, конечно, закрывал глаза на «ангарское льготное наводнение». Потом главный ангарский собесовец просек масштабы шарковских махинаций, ужаснулся и пошел на попятную. Шарков подельника подставил и устранил, посадив за решетку. Сам остался «чистым», говорят потому, что является тайным осведомителем органов (в народе - «сексотом»).



Компенсация за льготные поездки с акцентом на «мертвые души» стала главной, хотя отнюдь не единственной статьей дохода Шаркова. В 2012 году Шарков начал продавать льготные проездные по 25 рублей. При этом разницу (125 руб.) он оплачивал «из своего кармана». Просто пустил себя в разор! Но именно в этот период число «льготников» в Ангарске вдруг одномоментно выросло с 9 тысяч до 43 тысяч. Сколько сегодня Шарков «перевозит» льготников на бумаге, знает только он. Но когда до Архиреевки льготников возил Шарков, он за месяц якобы перевозил 15 тысяч пассажиров, а Волокитина сегодня – всего 2 тысячи. И за каждый проданный билет Сергей Шарков получает по 330 руб. в месяц из министерства соцразвития! А за каждую «мертвую душу» – по 480. Его коллеги перевозчики утверждают, что ежедневно за счет липовых списков Шарков кладет себе в карман 1 миллион рублей! И нет никаких оснований им не верить.

В заре поджога

Захват рынка общественного транспорта Шарков осуществлял предпочтительно бандитскими методами или при помощи шантажа. Так в преддверии 2014-го Нового года Шарков организовал транспортную вакханалию, прекратив обслуживание 1 и 5 маршрутов, перевозивших ангарчан в отдаленные микрорайоны Цементный и Юго-Восточный. Потому что захотел дополнительной компенсации и потому что испугался мониторинга, который устроила администрация, чтобы определить, насколько убыточны (или прибыльны) те или иные маршруты.

А когда ему нашли замену, тут же организовал «протестное возмущение» жителей Юго-Восточного поселка. Ангарские СМИ запестрили заголовками: «Верните Шаркова!». А кто его у кого забирал? Никто Шаркова не заставлял выторговывать эти маршруты в 2012 году, никто его не выгонял с них в 2013-м...

Параллельно были организованы нападения на водителей, бились окна автобусов «Автоколонны 1951», взявшейся обслуживать эти маршруты. В довесок руководство «Автоколонна 1948» пускала свои пустые автобусы впереди автобусов конкурента и собирала пассажиров.

В 2015 году Шарков и его подручные - закаленный боец Сергея Петрова Василина Шунова и спикер гордумы Александр Городской начали травлю директора «Автоколонны 1951» Любви Волокитиной, чтобы оттяпать у нее маршрут №2 («Автостанция - микрорайон Китой»). И за то, что та отказалась платить Шаркову оброк. Она обратилась в СК с заявлением, что Шарков принуждает перевозчиков заключать договоры с некой АО «Универсальная электронная карта Иркутской области» на обслуживание терминалов электронных социальных проездных билетов. Цена «оброка» - порядка 10 млн рублей в месяц. По имеющейся информации личная доля Шаркова в этой сумме составляла 80%.

Шарковцы в отместку вывели из строя шесть ее автобусов, насыпав в двигатели металлическую стружку. А администрация Петрова продлила маршрут №11 до поселка Китой. Когда с Волокитиной было покончено, и маршрут №2 (один из наиболее льготных) окончательно перешел к Шаркову, маршрут №11 вернулся в свои исторические рамки.

Те же методы применялись к компании АнгарскАвтоКом и другим автоперевозчикам – конкурентам. Саботажи же он устраивает исключительно зимой накануне и сразу после Нового года. Чтобы сильно мерзли и сильно возмущались.

Его активная борьба за абсолютную автотранспортную пассажирскую монополию в Ангарске проходила в зареве пожара. Синим пламенем сгорели 22 муниципальных автобуса. Осенью 2009 года администрация Михайлова занялась автотранспортными перевозками, неожиданно попав под федеральную программу, и получив по этой программе 29 автобусов. Решили создать свое городское муниципальное автотранспортное предприятие. Генеральный менеджер «Автоколонны 1948» тогда очень нервничал...

То, что случилось в ночь с 29 на 30 января 2010 года, случайностью назвать могли лишь правоохранительные органы, закрывшие это дело наглухо. Подавляющее большинство ангарчан уверено в поджоге. В одночасье Ангарск лишился 22-х новых автобусов. Ущерб составил примерно 45 миллионов рублей. Для кого-то несчастье, а Шаркову - подозрительно своевременно свалившееся на его набриолиненную голову счастье.

Кстати, в статье газеты «Время» от 2 февраля 2010 г под названием «Так не доставайся ты никому» размещены очень даже непрозрачные намеки Шаркова по поводу сгоревших автобусов:

«Мое предложение администрации города было таким: пропорционально разделить автобусы по всем маршрутам города - примерно по два автобуса на один маршрут. **Но меня никто не услышал.**

Мнения о том, что кто-то из конкурентов сжег эти автобусы... А откуда у администрации города могут быть конкуренты? Как можно бояться конкурента, которого нет? Конкуренция есть у бизнесменов. И все-таки если об этом уже идет речь, тогда почему не сожгли 70 наших автобусов?»

Если перевести этот бред на общепринятый в их среде язык, то Шарков «впарил через газету тупой развод для лохов». На самом деле смысл сказанного им – обратный. 29 муниципальных автобусов – **реальный конкурент автотранспортного объединения «Автоколонна 1948»**. А в борьбе с серьезным конкурентом все средства хороши (берем во внимание криминальную составляющую бизнеса Шаркова). Почему сгорели муниципальные автобусы, а не шарковские? Потому что у муниципальных автобусов хозяин – городская администрация, то есть никто. И искать не то что злоумышленников, но даже реальную причину пожара этот никто не собирался. А у шарковских автобусов хозяин **конкретный** во всех смыслах этого слова. Кто же осмелится их спалить? Вот тут поджигателей сразу бы нашли. Вот тут бы правоохранительные органы и прокуратура завертели как ужи на сковородке. Вот что примерно хотел сказать Шарков народу...

Зачистить пепелище

Судьба оставшихся 7-ми муниципальных автобусов стараниями Шаркова тоже оказалась незавидной. Он неоднократно пытался или взять их под свой контроль, или превратить их в груды металлолома, и ему это удалось. Двигатели, коробки передач, ходовая часть, колеса – все снимали, все стоит больших денег. Через дорогу автоколонна 1948, им такие запчасти совсем не лишние. Благо начальником Ангарского трамвая тогда

был Артем Бондарев - человек Шаркова. Запчасти вырывали «с мясом», так, чтобы восстановить технику было невозможно. На трамваи Бондарев купил дорогостоящие валидаторы, при этом учет льготников осуществлял исключительно Шарков. Два почти новых муниципальных автобуса, стоящих на балансе нищенствующего «Ангарского трамвая», за полцены продали Иркутску.

По факту автобусы стояли в парке Ангарского трамвая, но он платил Шаркову за аренду боксов, за техосмотр, за медосмотр персонала бешеные деньги и разорялся.

Передача этих злополучных автобусов из рук в руки осуществлялась так, что за разграбление спросить некого – материально ответственных лиц нет, правильно оформленных актов приема-передачи с дефектными ведомостями тоже нет. Теперь автобусы стоят разукomплектованные, вернее, разграбленные. С кого спрашивать? Он гений, Шарков, только лишь потому, что власти – лохи!

Еще один пункт, необходимый для закрепления монополии Шаркова – медленное удушение Ангарского трамвая (АТ). Сегодня новая ангарская власть и наш «автобусный монополист», похоже, нашли друг друга окончательно. Сегодня у них любовь с интересом. Интерес администрации Ангарского округа - уничтожению всей муниципальной коммунальной инфраструктуры – Водоканал, Ангарский трамвай, Ангарский автобус, Благоустройство, ЖЭТ-2. Выполнение этого интереса на стадии завершения. Интерес Шаркова - уничтожение муниципального транспорта окончательно и бесповоротно. И подавление при помощи местной власти конкуренции внутри автобусных перевозок.

При этом администрация как мантру повторяет, никто банкротить АТ не собирается. Собирается. Уже собрался. Шарков его практически уничтожил.

И вот уже ангарская городская налоговая служба официально подала в арбитражный суд региона иск с требованием признать МУП «Ангарский трамвай» банкротом. Это ее собственная инициатива, или наш Шариков подсуетился?..

А теперь – дискотека!

Практически завершив монополизацию своего бизнеса, наш Шарков замахнулся на большую политику – подался кандидатом в депутаты Законодательного собрания Иркутской области. Года за полтора до начала нынешнего предвыборного сезона Шарков стал назойливо мелькать и в ангарских СМИ, и в ангарской политике. Он липнет к власти, предлагая ей свои услуги, как депутат и как спонсор, он субсидирует ее на выборах, чтобы затем извлекать из этого прибыль, значительно перекрывающую затраты. В результате «взаимовыгодных договоренностей» «клан Петрова» сначала слепил из Шаркова «бездебатного» депутата гордумы, а затем кандидата в областные парламентарии.

Теперь Шарков – олицетворение благодетели для ангарчан. Администрация Петрова планомерно ремонтирует внутриворонные проезды и парковки – так это же их Шарков заставил! Администрация ставит детские спортивные площадки во дворах – опять же заслуга Шаркова!

Шарков – большой выдумщик. Раздробил свое предприятие на полтора десятка мелких фирмочек (Автоколонна 1949, А/к 1948 – город, «Авто38», «Автобаза», «Автопарк», «Автолайф» и всяческие другие «Авто»), чтобы уходить от налогов и не платить в пенсионный фонд, а сам типа поддерживает пенсионную реформу и любит Путина. Интересно, у него на предприятии многие водители смогут доработать до 65-ти лет?

В 2014 году у ангарчан 9 месяцев незаконно изымали лишний рубль за проезд в автобусах, Шарков положил себе в карманы по самым скромным подсчетам более 100 миллионов рублей. И никто за это не ответил!

Сегодня он возжелал завладеть миллиардом Фонда капремонта многоквартирных домов. Его аппетит не знает пределов. «Да чтоб он лопнул, наконец», – перефразируем классика. Впрочем, приватизация Фонда капремонта вовсе не его идея. Она принадлежит пока еще действующему депутату областного парламента Дмитрию Ершову. Ершов является не только депутатом ЗакСа, но и председателем Попечительского совета Фонда капремонта Иркутской области. Он разрушитель Фонда изнутри. С Шарковым его давно связывают бизнес-интересы, еще с середины нулевых, с рейдерских захватов ангарских автобусных маршрутов. Сегодня Сережа Шарков пока еще не приватизировал Фонд, но зато полностью приватизировал «пилотный проект» Ершова. А самого Ершова он, похоже, уж отбросил за ненадобностью. Как ранее братья Лысовых.

Не получится с фондом, есть другая идея. Охмурить конкурсы на ремонтно-строительные работы. Дорожные. Объекты недвижимости окучивает Петров со своим «Стройкомплексом», туда нельзя. Но на дорогах откаты не меньше. Поэтому кандидат сегодня проповедует: «Конкурсы не совершенны. Выигрывают не ангарчане,

зачастую те, у кого нет даже техники. Потом ищут субподрядчиков. Надо это дело взять на контроль. С ребятами я уже договорился. Они готовы закупить технику и осуществлять ремонтно-строительные работы. Без конкурсов, по договоренности с Петровым». «Ребята» может быть и купят технику, но лишь после того как получат муниципальный заказ. А может и не купят, будут искать субподрядчиков. То есть наш гопник с большой дороги вовсе не собирается менять схему, он хочет ее контролировать. Вернее, он хочет контролировать лишь ее доходную часть - откаты и взятки.

В пылу предвыборной риторики Шарков часто козыряет: «Я увеличил количество льготных поездок в своих автобусах в месяц с 30-ти до 50-ти». Вот ведь врет: по факту льготники ездят 20-25 раз в месяц, не больше. Он все просчитывает, он не тратит просто так ни копейки.

Его предвыборные бредни: «Пока я не пришел и не отладил движение автобусов по маршрутам, были постоянные срывы». Так ты же их и организовывал! Ты эти срывы регулярно провоцировал, чтобы захватить маршруты и вытеснить конкурентов. Ты – рейдер чистой воды! И уголовник, хотя и ушел от наказания в 2008 году, когда вусмерть пьяный за рулем сбил насмерть человека. Заплатил за свободу 500 тысяч рублей коррумпированному чиновнику ГАИ, вместо того, чтобы заплатить их семье мужчины, тобой убиенного...

Про предыдущие администрации раньше писали «команда Канухина», «команда Михайлова», «команда Жукова». Про администрацию Петрова этого не скажешь даже в кавычках, они не «команда», они – 100-процентные поделники: Городской, Шунова, Культикова, Головков, Петров и, конечно же, Шарков. Петров банкротил строителей (вспомните АУС) – до полного уничтожения, Шарков – автоперевозчиков и Ангарский трамвай – тоже до полного уничтожения. Остальные им помогали. Но как поделники они опасны друг для друга, у каждого компромат на каждого. И самый опасный и мстительный – С. Шарков.

Итак, подведем итоги: кто же такой, наш Сережа Шарков? Или что он такое?

С одной стороны Шарков - дитя лихих 90-х, с другой – выкормыш современной ангарской коррупционной системы «семей», «команд» и «кланов», постоянно прорывающихся во власть.

Он - проявление болезни нашего общества, олицетворение ангарской нездоровой действительности. Ангарск переживает непростое время, и такие шарковы стали истинными «героями нашего времени». Впрочем, Шарков вовсе не «герой нашего времени», он – грибок, плесень нашего времени. Он паразит. Вы не обратили внимания на то, что он поразительно напоминает булгаковского Шарикова из «Собачьего сердца»? К сожалению, в Ангарске наступило и пока не отступает «благодатное безвременье» для шарковых-шариковых.

А если проще, без аллегорий, наш Сережа Шарков, хоть и тужится выглядеть гламурным, как был, так и остался: маленький вун, ябеда и жадина. За что будет бит избирателями. Фигурально, но больно.

Автор: Михаил Бломберг © Babr24 ПОЛИТИКА, РАССЛЕДОВАНИЯ, , ИРКУТСК 43430 03.09.2018, 19:43
© 2017

URL: <https://babr24.com/?ADE=180507> Bytes: 18413 / 18055 Версия для печати

 [Порекомендовать текст](#)

Поделиться в соцсетях:

ДРУГИЕ СТАТЬИ В СЮЖЕТЕ: ["ВЫБОРЫ В ЗАКОНОДАТЕЛЬНОЕ СОБРАНИЕ ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ 3 СОЗЫВА"](#)

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- [Телеграм](#)

- [ВКонтакте](#)

Связаться с редакцией Бабра:

newsbabr@gmail.com

Автор текста: **Михаил
Бломберг.**

НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: @babr24_link_bot
Эл.почта: newsbabr@gmail.com

ЗАКАЗАТЬ РАССЛЕДОВАНИЕ:

эл.почта: bratska.net.net@gmail.com

КОНТАКТЫ

Бурятия и Монголия: Станислав Цырь
Телеграм: @bur24_link_bot
эл.почта: bur.babr@gmail.com

Иркутск: Анастасия Суворова
Телеграм: @irk24_link_bot
эл.почта: irkbabr24@gmail.com

Красноярск: Ирина Манская
Телеграм: @kras24_link_bot
эл.почта: krasyar.babr@gmail.com

Новосибирск: Алина Обская
Телеграм: @nsk24_link_bot
эл.почта: nsk.babr@gmail.com

Томск: Николай Ушайкин
Телеграм: @tomsk24_link_bot
эл.почта: tomsk.babr@gmail.com

[Прислать свою новость](#)

ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:

Рекламная группа "Экватор"
Телеграм: @babrobot_bot
эл.почта: equatoria@gmail.com

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО:

эл.почта: babrmarket@gmail.com

[Подробнее о размещении](#)

[Отказ от ответственности](#)

[Правила перепечаток](#)

[Соглашение о франчайзинге](#)

[Что такое Бабр24](#)

[Вакансии](#)

[Статистика сайта](#)

[Архив](#)

[Календарь](#)

[Зеркала сайта](#)