**11 МАРТА 2012**

**Вернуться в оглавление**

### ИЗВЕСТИЯ.РУ; 10.03.2012; СМОЛЬНЫЙ ПОДКЛЮЧАЕТ ПАРКОМАТЫ

За въезд в исторический центр начнут брать деньги

В ближайшем будущем на улицах Петербурга появятся паркоматы. Желающим оставить свою машину на обочине придется с ними познакомиться: сунуть в окошко деньги и получить квитанцию. А пока в Смольном пытаются выяснить, сколько парковочных мест найдется в каждом районе города. С этой целью комитет по транс­портно-транзитной политике уже объявил мониторинг: на всестороннее исследование питерских обочин городское правительство готово потратить 9 млн бюджетных рублей.

Результаты мониторинга помогут в разработке основных принципов и комплекса мероприятий по организации парковочного пространства в Петербурге, объяснил цели и задачи конкурса глава комитета Алексей Бакирей.

Если же перейти от чиновничьих терминов к более понятным денежным, то означает это только одно: автовладельцам скоро придется раскошелиться. Напомним, еще в середине прошлого года с подачи Смольного петербургское Законодательное собрание приняло закон, позволяющий городским властям сдавать в аренду места для парковки на обочинах улиц и во дворах. Финальная подпись градоначальника появилась на этом документе еще в июне 2011 года, и формально он вступил в действие, но расценки, а главное порядок расчета и обозначение парковочных мест должны были определить специалисты профильного комитета. Как идет работа, до сих пор не было слышно. Затянувшаяся пауза начала нер­вировать и самих депутатов.

 «С запросом об упорядочении хранения автотранспорта во дворах и на улицах города и предложением отмены принципа бесплатности этой услуги я обращался к Вам еще 29 сентября 2011 года, напомнил губернатору ровно через пять месяцев депутат Алексей Тимофеев. Прошу сообщить о предполагаемых сроках завершения разработки документации».

Косвенным ответом народному избраннику можно счесть объявление конкурса на подсчет имеющихся парковочных мест. Смольный как бы намекает, что процесс идет.

Но аренда обочин не единственный «сравнительно честный» способ изъятия дензнаков из «бардачка» автомобилиста. Буквально на днях подоспела еще и законодательная инициатива Минтранса. Чиновники, уже в масштабах России, предлагают для борьбы с пробками внедрять платные схемы оптимизации движения. А именно разрешать собирать с автовладельцев деньги за въезд в центр мегаполиса.

В Петербурге новая система, предложенная Минтрансом, могла бы стать логичным дополнением к программе организации перехватывающих парковок. Напомним, что при Валентине Матвиенко все шло по плану, и количество стоянок у окраинных станций метро выросло до девяти. Однако за последние месяцы их число не прибавилось. При новом губернаторе целевая программа фактически оказалась сорванной. Если же въезд в центр города сделают платным, автомобилисты, по идее, смогут выбирать: оставлять машину на практически бесплатной парковке у метро или выложить некую сумму за стоянку на ближайшей обочине. Вот только выбор у них пока небогатый. И Смольный по этому поводу упорно молчит.

### АЛЬЯНС МЕДИА; 07.03.2012; МИНТРАНС УПОРЯДОЧИТ ПРАВИЛА ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК НА МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫХ МАРШРУТАХ

Принятие нового закона «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом по межрегиональным маршрутам и о внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ» позволит исключить коррупционные факторы при организации межрегиональных маршрутов и допуске хозяйствующих субъектов к перевозкам по таким маршрутам. Об этом заявил заместитель министра транспорта РФ Николай Асаул на пресс-конференции, посвященной общественному обсуждению данного законопроекта.

Как сообщает пресс-служба Минтранса России, проект федерального закона «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом по межрегиональным маршрутам и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» был разработан в развитие Федерального закона «О защите конкуренции» в сфере перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом.

По словам Н. **Асаул**а, законопроект направлен на установление правовых основ единого рынка транспортных услуг, приведение системы управления пассажирским транспортом в соответствие с условиями рыночной экономики.

«Сегодня в Российской Федерации действует около 7 тысяч межрегиональных автобусных маршрутов, по которым на регулярной основе ежегодно перевозится более 200 млн пассажиров, – сказал Н. Асаул. – В условиях сложившейся правовой неопределенности в ряде субъектов приняты нормативные правовые акты, которыми устанавливается собственный порядок организации регулярных перевозок по межрегиональным маршрутам».

В настоящее время на федеральном уровне не установлен перечень оснований для отказа в открытии, изменении закрытии такого маршрута. В результате рассмотрение соответствующих предложений, поступающих от хозяйствующих субъектов, необоснованно затягивается или вообще игнорируется, а само решение об отказе принимается исходя из субъективных оценок региональных властей без учета потребностей в таких перевозках жителей других регионов.

Кроме того, по словам замминистра, создаются необоснованные административные барьеры, позволяющие органам государственной власти субъектов Российской Федерации игнорировать предложения хозяйствующих субъектов об открытии новых межрегиональных маршрутов, что препятствует развитию рынка транспортных услуг в соответствии с растущим спросом населения.

Единственным выходом из сложившейся ситуации, считает Н. Асаул, является принятие федерального закона, устанавливающего требования к индивидуальным предпринимателям и юридическим лицам, обслуживающим межрегиональные маршруты, определяющего процедуры установления, изменения, отмены межрегионального маршрута, перечень оснований для отказа в установлении, изменении межрегиональных маршрутов.

Законопроектом предлагается ввести в обращение новый документ – свидетельство об осуществлении перевозок по конкретному маршруту, выдаваемое на 5 лет, в котором будут отражаться сведения о перевозчике, осуществляющем такие перевозки, а также карты межрегионального маршрута на каждое транспортное средство, предусмотренное для обслуживания межрегионального маршрута.

Карта межрегионального маршрута выдается на каждое транспортное средство, предусмотренное для обслуживания межрегионального маршрута, с указанием государственного регистрационного знака транспортного средства, с целью недопущения случаев замены подвижного состава, качественные и технические характеристики которых ниже требуемых и ранее заявленных.

Принятие законопроекта, по мнению замминистра, позволит исключить коррупционные факторы, связанные с организацией межрегиональных маршрутов и допуска хозяйствующих субъектов к перевозкам по таким маршрутам, обеспечить развитие сети межрегиональных маршрутов в соответствии с платежеспособным спросом населения. «Реализация законопроекта не повлечет за собой каких-либо отрицательных социально-экономических, политических, юридических и иных последствий», – заявил Н. Асаул.

### KURIER-MEDIA.RU; 07.03.2012; ПРОБКИ ХОТЯТ ЗАРУБЛИТЬ

Ситуация с пробками в Петербурге с каждым годом становиться только хуже. То, что проблему необходимо срочно решать, не вызывает сомнений ни у специалистов, ни у простых водителей. Однако эффективных методов борьбы с пробками до сих пор нет. Свой способ на днях предложил Минтранс России. Ведомство рассматривает возможность введения платы за въезд в города, дороги в которых сильно перегружены.

В середине февраля Минтранс на своем сайте опубликовал для обсуждения концепцию федерального закона «Об организации дорожного движения». Основная его идея – дать муниципалитетам право устанавливать платный въезд в города. По мнению авторов законопроекта, это позволит наконец-то решить проблему пробок в мегаполисах. Разработчики не настаивают на обязательности введения подобных мер. Более того, они сразу предупреждают, если муниципальные власти прибегнут к введению платного въезда, то обязаны будут создать «комфортную альтернативу» для тех, кто не поедет в город на своей машине. Это означает как минимум наличие доступного общественного транспорта, и недорогих и даже бесплатных перехватывающих парковок на окраинах.

Для Петербурга идея платного въезда, прямо скажем, не нова. Правда, на берегах Невы до сих пор предлагали брать деньги за въезд в центр города. Это вроде тоже должно решить проблему пробок. Последний раз с подобной инициативой выступил в конце прошлого года Георгий Полтавченко. При этом губернатор подчеркнул, что прежде чем вводить платный въезд, необходимо наладить работу общественного транспорта, построить объездную дорогу, которая позволила бы водителям передвигаться по городу, минуя центр, и создать систему перехватывающих парковок.

Именно так, к примеру, поступали власти Лондона, Сингапура, Милана, Риги, где система платного въезда в центр уже работает. Подобным образом, вероятно, придется вести себя и администрации Петербурга, если она вдруг решится реализовать инициативу Минтранса.

Начинать эту работу придется, скорее всего, с перехватывающих парковок. По данным городского Комитета по транспортно-транзитной политике, сейчас в Петербурге работает всего девять подобных площадок, которые расположены у метро «Волковская», «Ладожская», «Ленинский проспект», «Площадь Александра Невского», «Обухово», «Парнас», «Проспект Просвещения», «Купчино», «Политехническая». Общее количество машиномест на всех стоянках составляет около 1260. Понятно, что это капля в море. Для того, чтобы решить проблему с пробками, парковок должно быть в сотни раз больше. Об этом говорят и эксперты.

– Мне кажется введение платного въезда в Петербург не имеет особого смысла, – считает председатель регионального отделения комитета защиты прав автомобилистов Александр Холодов. – С одной стороны, не столь уж велик поток машин из Ленинградской области. Во всяком случае, не он является основной причиной возникновения пробок в городе. С другой, люди всегда найдут способ обойти любой запрет властей. Жителей области будут регистрировать машины в Петербурге или сами начнут «прописываться» в городе, только чтобы не платить. А вот появление достаточного количества перехватывающих парковок могло бы решить проблему. Если человеку будет проще поставить машину на такой стоянке и поехать на работу на метро, он так и поступит. Тогда необходимость введения платы за въезд отпадет сама собой.

Помимо явного недостатка мест на перехватывающих парковках есть и еще одна причина, заставляющая водителей ехать в центр города на машине и потом стоять там в пробках. Действующие правила пользования перехватывающей стоянкой позволяют за 50 рублей (это стоимость двух поездок на метро) хранить автомобиль на территории с 6 ч. 00 мин. до 23 ч. 30 мин. Если же вы приезжаете после половины двенадцатого, придется выложить уже 230 рублей. Поэтому многие водители сегодня говорят о том, что действие «льготного» тарифа на перехватывающих парковках следует продлить хотя бы до окончания работы метро.

Однако специалисты уверены, что даже в этом случае полностью проблему пробок в центре Петербурге решить не получиться.

– Одного универсального средства, чтобы улучшить транспортную ситуацию в городе, не существует, необходим комплекс мер, – говорит Александр Холодов. – Начать следует с продуманной организации дорожного движения и грамотной работы по увеличению количества парковочных мест. Когда у нас десятками тысяч уничтожаются гаражи, машины переезжают во дворы. Те, кто раньше ставил машины во дворах, переезжают на улицы. Это в свою очередь мешает уборке снега и т. д. Думать, что в таких условиях вопрос с пробками вдруг решиться сам по себе, не правильно. Еще раз хочу подчеркнуть – необходим комплекс мер.

Константин Гаврильчик

Певица Татьяна Буланова:

– Наверное, введение платного въезда в Петербург для тех, кто проезжает город транзитом, имеет определенный смысл. Особенно, если полученные деньги пойдут на благоустройство города. А вот жители Петербурга, как мне кажется, не должны платить. Как-то это не совсем правильно. Что же касается пробок в центре, я, честно говоря, не уверена, что введение платного въезда в Петербург поможет решить эту проблему.

Актер Андрей Ургант:

– Нужно хотя бы дороги нормальные сделать сначала, чтобы было не стыдно брать за проезд деньги. А если машины и дальше будут вдребезги разбиваться об эти колдобины, водителям еще доплачивать придется, чтобы они ездили в Петербург. Кстати, введение платы за въезд проблему пробок не решит. Машин в городе с каждым годом становится все больше, а дороги, к сожалению, остаются той же ширины, особенно в центре. Не можем же мы расширить Невский проспект, к примеру. Однако я для себя проблему с пробками решил – езжу по городу на скутере. И всем советую.

Доктор Игорь Князькин:

– Это отличная идея, как мне кажется. Платят же люди за посещение музеев, а наш город называют «музеем под открытым небом», почему бы не ввести плату за въезд. А насчет эффективности подобных мер в борьбе с пробками я лично сомневаюсь. Если власти хотят, чтобы граждане стали пользоваться общественными транспортом, нужно, чтобы транспорт этот был комфортным. Сделайте так, чтобы в метро было уютно и тепло, тогда женщины начнут снимать там верхнюю одежду. А как только это произойдет, все мужчины побросают свои автомобили и устремятся в подземку. Я сам последние несколько лет езжу исключительно на метро. Там красиво!

Актер Семен Стругачев:

– Не думаю, что такая мера решит проблему с пробками. С одной стороны, если суммы будут небольшие, люди будут платить и ездить дальше. А если будет дорого, наш народ всегда найдет способ, чтобы не платить. Благо дорог, ведущих в Петербург, много, везде проверяющих не поставишь. А вообще идея уменьшить транспортную нагрузку на город мне нравится. Только решать ее нужно, по моему мнению, другими способами. Грузовой транзитный транспорт в объезд пустить. Дороги делать нормальные, развязки строить, решать проблему с парковками – и все будет в порядке.

Вратарь ФК «Зенит» Вячеслав Малафеев:

– Насколько я понимаю, данный законопроект призван решить проблемы организации дорожного движения, которые усугубляется сегодня отсутствием надлежащей правовой базы. В этой связи принятие федерального закона, который переведет транспортную систему из положения «работа по понятиям» в положение «работа по закону», можно только приветствовать. Органы власти получат возможность не только эффективно организовывать дорожное движение в городах, но и делать систему наиболее удобной для населения. Если Петербург станет полигоном для отработки действия такого закона, это очень хорошо, ведь наш город всегда являлся передовым во многих областях.

А КАК У НИХ

В Лондоне плата за въезд в центр города с 7.00 до 18.00 стоит 8 фунтов.

За въезд на Манхэттен в центре Нью-Йорка нужно заплатить в 8 долларов.

Посещение центра Милана обойдется водителю в 5 евро.

Максимальный размер выездной платы в Сингапуре – 3 доллара, а в Стокгольме она составляет 60 крон (6,5 Евро).

### ВЕДОМОСТИ; ОКСАНА ГАВШИНА, МИЛАНА ЧЕЛПАНОВА, ГАЛИНА КАМНЕВА; 11.03.2012; ТРУДНОСТИ ПЕРЕВОЗОК

В марте РЖД планирует полностью перестроить систему работы с операторами подвижного состава: монополия вводит полный запрет на отправку порожних вагонов без гарантии на обратную перевозку грузов

О переходе на новую систему работы с операторами РЖД сообщила в среду. Благодаря нововведениям компания надеется повысить эффективность перевозок. Пробег порожних вагонов за последние годы резко вырос и затрудняет организацию движения, объясняет представитель монополии.

Теперь же порожний вагон не будет отправлен, если оператор не сможет подтвердить его загрузку, сообщила РЖД. Подобное требование гарантирует, что вагон направляется адресно и будет в дальнейшем участвовать в последующих перевозках, а не стоять в ожидании загрузки, занимая станционные пути, отмечается в пресс-релизе компании.

С февраля такую систему работы РЖД внедрила в шести филиалах. Соответствующий приказ был выпущен Министерством транспорта еще в октябре 2011 г., но наладить взаимодействие с операторами удалось лишь спустя несколько месяцев – перестроить систему работы компаниям было непросто, говорит представитель РЖД.

Задержка связана не с проблемами операторов, а с межведомственными согласованиями, объясняет замглавы Минтранса Андрей Недосеков. По его данным, и РЖД, и крупные операторы довольны результатами по тестовым направлениям. Представитель крупнейшего оператора страны – ПГК от комментариев отказался.

Распространение этой практики на всю систему может ударить по мелким операторам, простимулировав их отдавать полувагоны в аренду РЖД, считает аналитик Raiffeisenbank Константин Юминов. А вот крупные операторы, специализирующиеся на маршрутных отправках, готовы к нововведению, считает гендиректор «Инфолайн-аналитики» Михаил Бурмистров.

У грузоотправителей отношение к новым правилам неоднозначное. По тестовым направлениям для нас ничего не изменилось, говорит сотрудник одной из крупных металлургических компаний: проблемы остались все те же – нехватка вагонов и заторы, плюс прибавилось бумажной работы. Представитель НЛМК инициативу РЖД приветствует: новые правила упорядочат бессистемное перемещение порожних вагонов различных операторов и будут способствовать предупреждению заторов в точках погрузки, где потребности в вагонах отсутствуют. Представитель «Северстали» считает, что новые правила не везде будут эффективными: «Система должна быть гибкой и учитывать интересы конкретных грузоотправителей».

Понятно, что РЖД преследует благие цели, рассуждает сотрудник одного из операторов: вагоны должны находиться в сети только ради перевозки грузов. Но операторам и сейчас невыгодно отправлять составы в сеть без уверенности, что те будут загружены, – это ведь их бизнес, их прибыль, добавляет он. Сейчас у перевозчиков есть гибкость: пока вагоны в пути, они договариваются с грузоотправителями и оформляют документы. К примеру, любой оператор, отправляя полувагон в Кузбасс, уверен, что он будет загружен углем, как только прибудет на станцию. А теперь, получается, угольщикам и операторам нужно давать гарантии друг другу заранее, может, дней за 12 – пока вагоны вообще не вышли в сторону Кузбасса. И как это будет работать, сказать сложно, добавляет собеседник «Ведомостей».

Проблему не решит

Проблему заторов нововведение не решит, категоричен гендиректор Infranews Алексей Безбородов: пустые вагоны операторов, не получивших заявку на погрузку, будут скапливаться в местах разгрузки.

### РИА «НОВОСТИ»; 07.03.2012; РЖД В МАРТЕ ДОЛЖНЫ ПЕРЕЙТИ НА ПЕРЕВОЗКУ ПОРОЖНИХ ВАГОНОВ ТОЛЬКО С ЗАЯВКОЙ НА ПОГРУЗКУ

ОАО «РЖД» в марте 2012 года должно полностью перейти на перевозку порожних вагонов только при наличии согласованной заявки на погрузку на станции назначения, сообщил на селекторном совещании президент компании Владимир Якунин.

«В марте текущего года необходимо обеспечить полный переход к адресному перемещению приватных порожних вагонов и приему их к перевозке только при наличии согласованной заявки на последующую погрузку на станции назначения. Убежден, что практическая реализация комплекса нормативных актов, принятия которых продолжительное время добивалась компания, приведет к росту эффективности перевозок и качеству транспортного обслуживания грузовладельцев», – приводятся в сообщении компании слова Якунина.

В рамках приказа Минтранса РФ, с 1 февраля текущего года на шести дорогах железнодорожной сети был установлен контроль за приемом к перевозке порожних приватных полувагонов. Вагоны принимаются к перевозке только при наличии согласованной заявки на станции назначения, которая гарантирует, что вагон направляется адресно и будет в дальнейшем участвовать в последующих перевозках, а не стоять в ожидании грузовой базы, занимая ограниченные станционные пути в регионах с большой грузовой работой.

«Первые результаты показали неготовность компаний-операторов работать согласно требованиям приказа, в том числе по причине отсутствия прозрачной информации о юридическом или физическом лице, которое является оператором вагона», – подчеркнул глава РЖД.

По его словам, в настоящее время Центр фирменного транспортного обслуживания и Центральная дирекция управления движением совместно с операторами проводят работу по выработке необходимых мер для адаптации к новым условиям.

### ИНТЕРФАКС; 11.03.2012; ДВА Ж/Д СОСТАВА СТОЛКНУЛИСЬ В ЕАО, С РЕЛЬСОВ СОШЛИ 29 ВАГОНОВ С УГЛЕМ И ЭЛЕКТРОВОЗ – ГУ МЧС

Столкновение двух грузовых поездов, перевозивших уголь, произошло в Еврейской автономной области утром в воскресенье, сообщает пресс-служба ГУ МЧС по региону.

«Всего с рельсов в районе железнодорожной станции Аур Смидовичского муниципального района сошли 29 вагонов и один электровоз. В результате аварии пострадало два человека из числа работников поездов. Угрозы возгорания в настоящий момент нет», – говорится в сообщении.

По данным пресс-службы, сообщение о столкновении поступило на пульт оперативного дежурного в 9:08 по местному времени. На месте происшествия работают спасатели профессионального аварийно-спасательного формирования, пожарные, психологи МЧС России, пожарный поезд и восстановительный поезд железнодорожной станции Биробиджан-1, сотрудники полиции, медики и другие службы.

Сейчас последствия катастрофы ликвидируют. Движение поездов на время восстановительных работ прекращено, отмечается в сообщении.

РЯД ПОЕЗДОВ ЗАДЕРЖИВАЮТСЯ НА ДВЖД В СВЯЗИ С АВАРИЕЙ

Приостановленное движение поездов в районе станции Аур Еврейской автономной области, где столкнулись два грузовых поезда, может стать причиной задержки пассажирских составов на Дальнем Востоке, сообщает служба корпоративных коммуникаций Дальневосточной железной дороги (ДВЖД, филиал ОАО «РЖД» (РТС: RZHD)) в воскресенье.

«В числе пассажирских поездов, которые могут опаздывать, N133 Владивосток – Пенза, N1 Владивосток – Москва, N2 Москва – Владивосток и N239 Владивосток – Москва», – говорится в сообщении.

Отмечается, что в настоящее время решается вопрос доставки пассажиров до пунктов назначения.

Для выяснения причин на месте работает комиссия ДВЖД, в Москве созван оперативный штаб под руководством первого вице-президента ОАО «РЖД» Вадима Морозова.

По уточненным данным ГУ МЧС по ЕАО, на месте происшествия для ликвидации последствий схода поездов привлечены 153 человека и 38 единиц техники. Ремонтные работы продолжаются.

ПРИЧИНОЙ СХОДА ВАГОНОВ С УГЛЕМ СТАЛ ЗАВОДСКОЙ БРАК – РЖД

Специальная комиссия ОАО «РЖД» установила причину происшествия на Дальневосточной железной дороге, в результате которого в воскресенье утром произошел сход вагонов с углем и локомотива.

«Сход грузовых вагонов произошел из-за излома боковой рамы тележки, изготовленной в 2010 году ПАО «Кременчугский сталелитейный завод» (Украина)», – говорится в сообщении пресс-службы ОАО «РЖД», поступившем в агентство «Интерфакс – Дальний Восток».

По данным пресс-службы, вагон, где была выявлена неисправность, принадлежит ОАО «ФинТрансГрупп», в настоящее время арендован ОАО «СУЭК».

В сообщении отмечается, что с начала 2012 года увеличилось число аварий, связанных с эксплуатацией грузовых вагонов, укомплектованных литьем производства ЗАО «АзовЭлектроСталь» и ПАО «Кременчугский сталелитейный завод».

«В текущем году произошло уже 12 случаев излома боковых рам тележек грузовых вагонов. В 4 случаях тележки были изготовлены ЧАО «АзовЭлектроСталь», еще 4 случая – ПАО «Кременчугский сталелитейный завод», – говорится в сообщении.

Утром в воскресенье в районе станции Аур Еврейской автономной области произошло столкновение двух железнодорожных составов, перевозивших твердое топливо (уголь), автотехнику, древесину. По уточненным данным, сошло с рельсов 23 вагона и три секции электровоза. В результате аварии пострадали два человека из числа работников поездов. Было повреждено 400 метров железнодорожного полотна, четыре опоры ЛЭП.

### РБК DAILY; ЮЛИЯ ГАЛЛЯМОВА; 11.03.2012; НЕФТЯНОЕ РАЗНОГЛАСИЕ

Порт Приморска судится с Росморречфлотом

Приморский торговый порт отчаялся согласовать с Росморречфлотом план по ликвидации разливов нефти и теперь собирается сделать это через суд. В своем исковом заявлении порт обвинил Росморречфлот в создании препятствий для бизнеса. Впрочем, об угрозе работе порта речи не идет.

2 марта Приморский торговый порт (ПТП, входит в группу НМТП) подал в Арбитражный суд Москвы иск к Федеральному агентству морского и речного транспорта (Росморречфлот) с требованием признать действия ведомства незаконными. Как указывается в исковом заявлении порта (копия есть в распоряжении РБК daily), с октября прошлого года ПТП безуспешно пытается согласовать с Росморречфлотом план по предупреждению и ликвидации последствий разлива нефти и нефтепродуктов, который, согласно постановлению правительства, должны иметь все нефтяные терминалы.

Росморречфлот отказывается согласовывать этот документ, требуя его переработки. Чиновники указывают, что порт подготовил план, исходя из максимально возможного объема разлива нефти в размере 1,5 тыс. т, а требуется увеличить эту планку до 23 тыс. т, поскольку ПТП обслуживает нефтеналивные суда (два танка), пояснили РБК daily в Росморречфлоте.

Однако в ПТП считают, что Росморречфлот возложил на него дополнительные обязанности, ответственность за которые несет на самом деле администрация порта Санкт-Петербург.

На протяжении почти полугода стороны вели переписку, но так ни к чему и не пришли. Теперь порт пытается переубедить чиновников с помощью суда. В своем заявлении истец указал, что действия федерального агентства «препятствуют предпринимательской деятельности терминала, а также влекут за собой дополнительные временные затраты до девяти месяцев и финансовые затраты в размере более 2 млн руб.». Правда, в группе НМТП пояснили, что отсутствие плана вовсе не является критичным для бизнеса и не влечет за собой приостановления работы терминала. «Мы просто хотим, чтобы все документы были в порядке, а из-за отказа в согласовании предоставленного плана мы можем потерять много времени на создание нового», – пояснили в НМТП.

Между тем источник РБК daily, знакомый с механизмом согласования подобных документов, сетует, что подобные случаи не являются единичными. Если максимально возможный объем разлива нефти увеличить более чем в 15 раз, то контракт на подготовку документов должна выполнять организация федерального уровня, и это наверняка будет уполномоченная Росморречфлотом компания, поделился собеседник РБК daily.

### ВЕДОМОСТИ; ЕКАТЕРИНА СОБОЛЬ, МАКСИМ ТОВКАЙЛО; 11.03.2012; ТРЕТЬЯ ПОЛОСА ЛИШНЯЯ

Росавиация отказалась строить новую взлетно-посадочную полосу в «Домодедово». Предложенный ведомству проект стоит вдвое больше, чем выделил на него бюджет

Росавиация не будет утверждать проект строительства новой взлетно-посадочной полосы (ВПП) в «Домодедово» в том виде, в котором он ей представлен. Проект стоит 27 млрд руб., а в ФЦП «Развитие транспортной инфраструктуры до 2015 г.» есть лишь 14 млрд руб., сообщил «Ведомостям» представитель ведомства. От дальнейших комментариев он отказался. Росавиация рекомендовала доработать [проект] подведомственному ФГУП «Администрация аэродрома «Домодедово» (ФГУП ААД) в рамках существующего бюджета, подтверждает источник, близкий к предприятию. Строительство можно начать и с имеющимся финансированием. А дополнительные средства можно будет получить позже, добавляет собеседник «Ведомостей».

Впрочем, стоимость проекта строительства третьей ВПП в «Шереметьево» без учета выкупа земли под строительство близка к заявленной для «Домодедово» сумме – 22,4 млрд руб. Реконструкция части ВПП во «Внуково» в прошлом году обошлась в 7,6 млрд руб.

Третьей полосы в «Домодедово» пока не будет, резюмирует федеральный чиновник: «У аэропорта есть ресурсы развития без нее – например, нужно улучшать логистику. Новая полоса нужна нынешним хозяевам «Домодедово», чтобы дороже продать этот актив». О том, что строительство третьей полосы нецелесообразно, премьер Владимир Путин говорил в прошлом году в закрытой части совещания о развитии Московского авиаузла, добавляет собеседник «Ведомостей». «Через несколько лет, когда у аэропорта уже будут новые акционеры, к этому вопросу возможно вернуться», – добавляет он.

Представителя «Домодедово» недостаток средств не смущает: «ФЦП – документ, который меняется ежегодно». Впрочем, пресс-секретарю премьера Дмитрию Пескову не известно о каких-либо готовящихся поправках в ФЦП.

В мае ФГУП ААД должно было объявить конкурс на выбор генподрядчика для новой ВПП в 2015 г., продолжает представитель «Домодедово». Она заменит одну из двух действующих ВПП, которая к тому моменту будет выведена из эксплуатации. Он напоминает, что проект строительства третьей полосы одобрен Главгосэкспертизой в январе 2012 г., а в мае 2011 г. положительное заключение по нему дал Минтранс. Но представитель Минтранса заявил, что вопрос о строительстве полосы находится в компетенции Росавиации.

Глава аналитического отдела «Авиапорта» Олег Пантелеев считает, что московские аэропорты справятся с пассажиропотоком, даже если «Домодедово» временно останется и с одной полосой. Но говорить о каком-либо развитии не придется, указывает эксперт. Возможности по приему самолетов с 2015 по 2020 г. могут снизиться до 50%, суммарная EBITDA – на $300-400 млн, указывает один из бывших претендентов на покупку «Домодедово». Представитель группы «Сумма» Зиявудина Магомедова – единственной, кто подал заявку на покупку «Домодедово», – от комментариев на этот счет отказался.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЮЛИЯ КРИВОШАПКО, ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 11.03.2012; ЦЕНЫ НА БИЛЕТЫ: ФАС

Транспорт Сотрудники антимонопольной службы проверят программы бронирования авиабилетов

Федеральная антимонопольная служба планирует проверить тарифную политику авиакомпаний из-за многочисленных жалоб пассажиров. Как стало известно «РГ», к своему расследованию российские антимонопольщики рассчитывают подключить коллег из стран СНГ и Евросоюза. В минтрансе пока ничего не знают о планах ФАС проверить авиакомпании, но тем не менее готовы к сотрудничеству, сообщили в ведомстве «РГ»

Поток жалоб от клиентов авиакомпаний не иссякает. В ФАС поясняют, что речь в основном идет о необоснованно высокой стоимости перевозок, продаже билетов по тарифам, которые кратно различаются между собой при отсутствии каких-либо отличий в обслуживании на борту. Кроме того, людей не устраивает непрозрачность применения дополнительных сборов, условия и порядок возврата билетов, то, что авиакомпании гоняют самолеты с пустыми креслами, вместо того чтобы снижать билеты на рейсы, не пользующиеся спросом.

Именно поэтому вопросы, связанные с тарифной политикой и системами продаж авиабилетов, планируется обсудить на одном из заседаний экспертного совета ФАС по развитию конкуренции на воздушном транспорте. К этой работе также подключатся представители антимонопольных органов стран СНГ, а в перспективе, возможно, и некоторых государств Евросоюза.

«В рамках своих полномочий регуляторы должны исключить возможность злоупотребления авиакомпаниями, доминирующими на рынке, своим положением, в том числе путем ценовых манипуляций», – пояснил «Российской газете» начальник управления контроля транспорта и связи ФАС Дмитрий Ротенберг.

Билеты на авиарейсы сегодня продаются с использованием специальных систем продаж (дистрибуции). Каждая из таких компьютерных программ имеет свою долю российского рынка и имеет свои особенности. Одна из них – система управления доходами (RMS). С ее помощью авиакомпании регулируют загрузку воздушных судов. Механизм ее прост. Компьютер, исходя из данных о количестве пассажиров, в том числе и в прошлых сезонах, анализирует распределение потоков по рейсам, маршрутам и датам

На основании полученных результатов программы строят детальные прогнозы загрузки рейсов. Благодаря данным, которые предоставляет RMS, аналитики авиакомпании получают возможность моделировать коммерческую загрузку рейсов с учетом конъюнктуры спроса. «Считается, что авиакомпании, вооруженные таким инструментом, получают на рынке перевозок определенные преимущества, – говорит Дмитрий Ротенберг. – По некоторым данным, применение этих систем увеличивает доход авиакомпании на 4-6 процентов в год. В целом использование RMS отвечает потребностям рынка и способствует развитию конкуренции между авиакомпаниями». Но, по мнению ФАС, здесь может быть и обратная сторона медали

Антимонопольщики хотят выяснить, насколько системы управления доходами отвечают возложенным на них функциям по регулированию тарифных предложений в зависимости от времени продажи билета, характеристик по условиям применения тарифов и продажи билетов, от степени загрузки воздушного судна

В числе вопросов, которые волнуют ФАС, и такие: влечет ли падение спроса на билеты на том или ином рейсе автоматическое снижение цен, что было бы очень логично, и кто вообще определяет работу компьютерной программы: разработчик или перевозчик

Однако эксперты считают, что государству не стоит вмешиваться в тарифную политику перевозчиков. По их словам, ввести тотальный контроль за системами управления доходами можно. И это даже может сделать билеты дешевле. Но ненадолго. «Авиакомпании невыгодно все билеты продать по дешевке – это очевидно. Но ей важно сделать интересное предложение для всех категорий клиентов: и тех, кто готов заплатить много, и тех, кто готов улететь задешево», – говорит глава аналитической службы компании «Авиапорт» Олег Пантелеев. Изначально, прогнозируя умеренный спрос, система выдает в продажу самые дешевые билеты. Если они раскуплены, остаются только билеты подороже. Если прогнозируется высокий спрос – в продаже изначально будут только дорогие билеты. Если дешевые билеты раскуплены, но на билеты подороже спроса нет, значит, самолет полетит полупустым, потому что дешевое предложение закончилось

Единых стандартов для специальных систем продаж (дистрибуции), по мнению экспертов, нет и быть не может. Это сложные оптимизационные модели, алгоритмы которых являются интеллектуальной собственностью разработчиков и охраняются как их ноу-хау. Задача такой системы – продать дорогие и дешевые билеты в таком соотношении, чтобы авиакомпания получила максимальную прибыль. И может получиться так, что, перевезя 20 пассажиров за 10 тысяч рублей каждого, авиакомпания заработает больше, чем при перевозке 40 клиентов за пять тысяч рублей – как минимум, она сэкономит на бортовом питании и аэропортовых сборах

Задача системы – не облагодетельствовать пассажира, а принести авиакомпании максимальную прибыль. «ФАС не учитывает одного важного фактора: сегодня в авиаперевозках эластичность спроса по цене (изменение величины спроса в ответ на изменение стоимости товара или услуги) далеко не так высока, как хотелось бы», – говорит Пантелеев. Кроме того, авиакомпании зачастую перевозят не только вещи пассажиров, но и попутный груз. Недопродав десяток-другой мест в салоне, перевозчик может дозаработать на грузе. Незначительное снижение цены, к примеру, на пять процентов не приведет к взрывному росту перевозок, зато гарантированно подорвет экономику перевозок, уверены эксперты. Для того чтобы мы ощутили эластичность, сопоставимую с другими сферами услуг, нужно выйти на средний уровень доходов населения на уровне 15-16 тысяч долларов в год. Пока же воздушным транспортом преимущественно пользуются пассажиры, для которых цена находится не на первом месте. Им либо надо лететь, либо нет. Что касается государственного регулирования тарифов, то, по мнению экспертов, оно допустимо лишь при одном условии: субсидировании перевозок. Тогда государство вправе диктовать свои условия. Для социальных линий внутри России это разумно и оправданно. Но для других направлений, на которых субсидий нет, государство должно смириться с рыночным ценообразованием. Или же при навязывании той или иной цены внутри страны на авиауслуги для пассажиров, например, отменить налог на добавленную стоимость на авиабилеты, советуют эксперты

На международных рейсах, где перевозчики летают в рамках межправительственных соглашений, билеты «свободны» от налога на добавленную стоимость. А внутри России они все еще есть. Пока государство выбрало другой стимул для развития региональных перевозок. Во-первых, субсидии на полеты пенсионеров и студентов с Дальнего Востока и из Калининграда в Центральную Россию. Им билет во время летнего расписания обойдется в 50 процентов от стоимости. Во-вторых, внутрирегиональные перевозки этих слоев населения также получили поддержку со стороны федерального и региональных бюджетов в этом году в тех районах, где авиация – единственный вид транспорта. Региональным компаниям также дали возможность обновлять парк, обнулив таможенные пошлины на ряд типов самолетов.

ЦИФРА

125 российских авиакомпаний имеют сейчас право летать.

### REGNUM; 09.03.2012; НАЦИОНАЛЬНЫЙ АВИАПЕРЕВОЗЧИК АРМЕНИИ МОЖЕТ ОБЪЯВИТЬ О БАНКРОТСТВЕ

Национальный авиаперевозчик Армении, компания «Армавиа», может в ближайшее время объявить о банкротстве. Об этом на встрече с журналистами заявил владелец компании, известный предприниматель Михаил Багдасаров, передает радио «Свобода». Багдасаров заявил, что если в ближайшее время аэропорт «Звартноц» не снизит цены за обслуживание на 25%, то «Армавиа» объявит о банкротстве и уже не будет осуществлять полетов.

«Мы ждали, мучились, терпели. Мало того, тогда был подъем экономики, и мы еще могли терпеть, но сейчас идет спад, и мы не можем терпеть», – заявил предприниматель, добавив, что компания уже была готова прекратить работу, но ее попросили подождать еще немного.

По словам Багдасарова, компания «Армавиа» в настоящее время летает, но платит только за авиакеросин. Предприниматель утверждает, что цены на обслуживание в аэропорту «Звартноц» в три раза выше, чем цены за аналогичные услуги в других аэропортах, например в Париже или Москве, что, по его словам, создает серьезные экономические проблемы для компании.

Как ранее сообщало ИА REGNUM, национальный авиаперевозчик Армении – компания «Армавиа» 6 марта объявила о приостановлении рейсов между Ереваном и Москвой, Ереваном и Ростовом. Причиной этого, как сообщила пресс-секретарь авиакомпании, является повышение цен на обслуживание со стороны ереванского аэропорта «Звартноц». ЗАО «Международные аэропорты Армения» в свою очередь распространило заявление, согласно которому «Армавиа» по сравнению с другими компаниями пользуется специальными, более низкими тарифами. Позже стало известно, что в связи с неуплатой долгов Федеральное агентство воздушного транспорта России «Росавиация» поставило запрет на вхождение в воздушное пространство России воздушных судов компании «Армавиа», затем под гарантии оплаты долга запрет был снят.

Как отмечается в сообщении пресс-службы агентства, руководство авиакомпании «Армавиа» неоднократно предупреждалось о том, что в случае неоплаты в установленные сроки аэронавигационное обслуживание ее самолетов может быть приостановлено, однако авиакомпания не реагировала на эти уведомления, в связи с чем с 00:00 (мск) 06 марта 2012 года аэронавигационное обслуживание ее воздушных судов было прекращено. «06 марта 2012 года в 12:02 в «Росавиацию» поступило гарантийное письмо армянского перевозчика об оплате части задолженности за декабрь 2011 года в размере $178 тыс. до 20 марта 2012 года. Учитывая принятые гарантийные обязательства, «Армавиа» были разрешены полеты в пункты на территории Российской Федерации до 20 марта 2012 года. «Росавиация» рассчитывает, что авиакомпания сможет выполнить взятые на себя обязательства в установленный срок», – говорится в сообщении.