**15 МАРТА 2012**

**Вернуться в оглавление**

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; 15.03.2012; МИНТРАНС ПРИГРОЗИЛ РУБЛЕМ

Безбилетников будут штрафовать в метро и в маршрутных такси Минтранс предлагает ввести штрафы для «зайцев» на всех видах пассажирского транспорта, в том числе в метро. И даже в маршрутных такси, где пока билеты выдают крайне редко.

В то же время надо ужесточить штрафные санкции к недобросовестным перевозчикам, предложил вчера министр транспорта Игорь Левитин.

Его поддержал глава Ространснадзора Александр Касьянов, уточнив, что штраф должен быть соизмерим с прибылью компании.

Он привел в пример катастрофу с теплоходом «Булгария», когда из-за нарушения условий лицензирования судно утонуло и погибли 122 человека. А суд оштрафовал владельцев теплохода всего на 50 тысяч рублей, хотя с пассажиров перед рейсом за билеты было получено 400 тысяч рублей. Государство же затратило на операцию по поднятию судна более полумиллиарда рублей, напомнил Касьянов. Прошлым летом Ространснадзор штрафовал не одну такую «Булгарию», но владельцы, заплатив мизерные штрафы, опять выходили в рейс.

Этот разговор состоялся вчера на расширенной коллегии Ространснадзора. Увеличение штрафов в десятки раз, считают в ведомстве, заставит владельцев компанийили обновлять парк и соблюдать все требования лицензирования, или уходить из бизнеса.

Минтранс уже подготовил законопроект по увеличению штрафов, в том числе за неисполнение в срок предписаний инспекторов Ространснадзора. Физическое лицо, по решению суда, может быть оштрафовано на сумму от 10 до 15 тысяч рублей. Юрлицо – от 50 до 70 тысяч рублей или дисквалифицировано на срок до трех лет. Индивидуальный предприниматель может лишиться от 700 тысяч до миллиона рублей. Или его деятельность может быть приостановлена на срок до трех месяцев. Игнорирование замечаний для юрлиц обойдется от 700 тысяч до миллиона рублей, предусмотрено также приостановление деятельности компании. Планируется штрафовать и за нарушение требований по проведению медицинского осмотра.

Кроме того, законопроект вводит новый состав правонарушений – осуществление коммерческой перевозки без навигаторов ГЛОНАСС. Напомним, что сроки оборудования навигаторами перенесены с этого года на 2013-й, и в ближайшее время планируется скорректировать лицензионные требования. Но со следующего года езда без навигатора обойдется от 30 до 50 тысяч рублей для юридического лица. Это при стоимости одного прибора в среднем в 12 тысяч рублей.

За пассажирские перевозки без навигаторов ГЛОНАСС будут штрафовать на сумму от 30 до 50 тысяч рублей

Для защиты рынка автомобильных перевозок минтранс предлагает ввести более высокие штрафы для иностранных компаний. Минимальная прибыль иностранных перевозчиков с одного договора фрахта международной автомобильной перевозки груза варьируется от 2 до 4 тысяч евро, штраф на водителя планируется повысить до 50-70 тысяч рублей для водителя, а для юрлица – до 300-400 тысяч рублей.

Что касается содержания транспортных средств в нормальном техническом состоянии, то здесь, по мнению Игоря Левитина, перевозчик должен отдавать себе отчет, что, покупая, например, некачественные вагоны, он может заплатить владельцу инфраструктуры хорошую неустойку, если в контракте не прописано возмещение ущерба со стороны производителя из-за брака. Иначе расходы лягут на него. Именно такая ситуация сложилась на железной дороге. По словам вице-президента РЖД Александра Тишанина, брак производителя очевиден, так как не было при крушении грузовых составов в последнее время ни перегруза, ни дефектов пути. По данным РЖД, только в прошлом году убытки от излома тележек вагонов составил 83 миллиона рублей. При этом руководитель Ространснадзора констатировал, что на Украине в прошлом году произошел всего один такой случай, а в Казахстане – пять. В России же – 24. Тишанин отметил, что в нашей стране перевозка грузов идет более интенсивно и поэтому случаев излома больше.

тем временем

Ространснадзор будет внепланово проверять транспортные компании, где прибыль превыше технологической безопасности. Как отметил вчера на расширенной коллегии службы глава минтранса Игорь Левитин, инспекторы «должны жить в тех компаниях, где каждый год выявляются одни и те же проблемы».

При этом численность инспекторов никто увеличивать не собирается, наоборот, административная реформа предусматривает сокращение их численности. Тем временем в России сегодня примерно 10 миллионов транспортных средств в 600 тысячах предприятиях.

### ИТАР-ТАСС; 14.03.2012; РОСТРАНСНАДЗОР ПОСЛЕ КРУШЕНИЯ «БУЛГАРИИ» ЗАПРЕТИЛ ЭКСПЛУАТАЦИЮ ПОЧТИ 200 РЕЧНЫХ СУДОВ

Эксплуатация почти 200 речных судов, не соответствовавших требованиям безопасности, была запрещена в результате проверок после крушения дизель-электрохода «Булгария». Об этом сегодня сообщил глава Ространснадзора Александр Касьянов, выступая на итоговой коллегии ведомства.

Он подчеркнул, что «в настоящее время такие суда как «Булгария» служат предметом наживы как собственников, – это /в случае «Булгарии»/ «Камское речное пароходство», так и многочисленных арендаторов». При этом, пояснил Касьянов, не единичны случаи, когда на уже проверенных в начале навигации теплоходах, где нарушений выявлено не было, «при повторных проверках они обнаруживались».

«Поэтому в 190 случаях были приняты меры о запрете движения таких судов», – сказал руководитель Ространснадзора.

Касьянов напомнил и о еще одном крупном ЧП с речным судном в минувшем году – пожаре на теплоходе «Сергей Абрамов» в Москве. «В ходе навигации 2011 года /»Сергей Абрамов»/ проверялся трижды, в том числе с участием прокуратуры, однако это не заставило судовладельца и экипаж выполнить требования в области безопасности», – сказал глава надзорного ведомства.

В результате крупных трагедий на речных и морских судах в минувшем году число погибших в них – по сравнению с количеством жертв катастроф 2010 года – увеличилось с 26 до 177 человек, сказал Касьянов. При этом он уверен, что благодаря контрольным действиям инспекторов Ространснадзора и запретам на движения аварийных кораблей было «предотвращено значительное количество потенциальных аварий».

### ТЕЛЕКАНАЛ «РОССИЯ 24»; ЭКОНОМИКА; 14.03.2012; 07:17

Ведущий не назван

ВЕДУЩИЙ: Росавтодор подвел итоги работы. За прошлый год построено с нуля больше 300 километров трасс федерального значения, отремонтировано рекордное количество дорог. В прошлом году на строительство, ремонт и содержание федеральных дорог было выделено 710 миллиардов рублей. Начиная с этого года, отрасль переходит на самофинансирование из дорожных фондов. По планам Федерального дорожного агентства, в следующем году количество отремонтированных дорог в стране должно удвоиться. Кроме того, ведомство обещает ввести жесткий контроль за использованием дорог. Штрафы за превышение весовых нагрузок предлагается увеличить до 400 тысяч рублей.

Анатолий **ЧАБУНИН**, руководитель Федерального дорожного агентства: 5567 километров – это ремонт и капитальный ремонт. Вот такая цифра достигнута впервые, потому что мы медленно и верно двигаемся к нормативному содержанию существующей сети. Это очень важно, потому что зачастую важнее отремонтировать там 100 километров существующих, чем построить 5 километров новых.

### КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 15.03.2012; МОСКОВСКИЙ ТРАНСПОРТ СОРИЕНТИРУЮТ НА СОЛНЦЕ

Власти подключают к решению транспортной проблемы ноу-хау

Вчера власти Москвы рассказали о перспективах развития столичного транспорта на ближайший год. Около 200 млрд руб. планируется вложить в транспортную инфраструктуру. Акцент будет сделан на дорожном строительстве, развитии метро и внедрении таких ноу-хау, как дорожные табло с информацией о пробках, светофоры, управляющие движением на перекрестках в автоматическом режиме, и даже остановочные павильоны, оборудованные солнечными батареями.

О будущем столичного транспорта вчера рассказал вице-мэр Москвы Николай Лямов. По его словам, на развитие транспортной инфраструктуры в 2012 году столичные власти потратят 192 млрд руб. Из них 78 млрд руб. будет израсходовано на дорожное строительство (будет построено около 50 км новых магистралей и 50 пешеходных переходов). В частности, начнется реконструкция Ленинградского шоссе от МКАД до поворота на Шереметьево, будет введена в эксплуатацию развязка между Звенигородским шоссе и «Москва-Сити».

Часть средств планируется потратить на транспортные ноу-хау. К примеру, по словам господина Лямова, в городе впервые появятся остановки общественного транспорта, оборудованные солнечными батареями, энергия которых будет использоваться для освещения остановочных павильонов ночью. Кроме того, в этом году наиболее сложные с точки зрения движения перекрестки будут оборудованы интеллектуальной системой регулирования движения. Речь идет о 20 зонах, где светофоры будут управляться датчиками движения (это позволяет организовывать «зеленый коридор» на наиболее загруженных улицах). Такая система уже функционирует на перекрестке около метро «Щукинская», пропускная способность которого, по данным мэрии, после установки адаптивных светофоров увеличилась на 20%.

Подобные нововведения предусмотрены интеллектуальной транспортной системой, которая внедряется в Москве уже второй год (в этом году на нее будет потрачено около 10 млрд руб.). В рамках этого проекта, по словам Николая Лямова, в 2012 году на столичных дорогах установят шесть информационных табло, на которые будет выводиться информация о пробках. Кроме того, как пояснил чиновник, московские власти продолжат внедрять реверсивные полосы движения: направление проезда по такой полосе меняется в зависимости от интенсивности движения и времени суток. На сегодняшний день подобным образом проезд организован на шоссе Энтузиастов, Ярославском шоссе и Волгоградском проспекте. В департаменте транспорта Москвы «Ъ» пояснили, что в 2012 году реверсивные полосы появятся на проспекте Мира, Рязанском проспекте и Шереметьевской улице.

Вчера же были объявлены планы столичных властей по строительству метрополитена. В 2012 году, по словам Николая Лямова, на эти цели будет потрачено 103 млрд руб. В частности, Калининская линия будет достроена до будущей станции «Новокосино», а Митинско-Строгинская линия – до станции «Пятницкое шоссе». Москомархитектура объявила конкурсы на разработку проектов планировки новых станций: «Суворовская» кольцевой линии (будет построена к 2015 году между станциями «Проспект Мира» и «Новослободская», с нее можно будет сделать пересадку на Люблинскую линию) и «Спартак» Таганско-Краснопресненской линии (откроется в 2013 году между станциями «Щукинская» и «Тушинская»). На разработку проектов станций будет потрачено около 22 млн руб., конкурс пройдет 25 апреля.

Вместе со строительством новых станций и линий метро мэрия Москвы в целом нацелена уменьшить пассажиропоток в подземке (он составляет около 7 млн пассажиров в сутки) за счет наземного общественного транспорта. Для этого, по словам Николая Лямова, планируется пересмотреть маршрутную сеть автобусов и троллейбусов, которые сейчас выполняют в большинстве случаев функцию транспорта, подвозящего пассажиров к метро. В Москве уже вводятся так называемые экспресс-маршруты автобусов, которые следуют от окраин города до центра по выделенным полосам с несколькими остановками, фактически дублируя метрополитен.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЮЛИЯ КОЦ; 15.03.2012; ПРОБКИ ВЫБИВАЮТ ИЗ-ПОД ЗЕМЛИ И С НЕБА

В 2013 году в столице заработает интеллектуально-транспортная система

Более 192 млрд рублей потратят на развитие транспортной сети столичные власти в нынешнем году. Это вдвое больше, чем в 2011 году, сообщил вчера на пресс-конференции заммэра по вопросам транспорта Николай Лямов.

Большая часть этих денег – свыше 103 млрд пойдет на строительство новых станций метрополитена. Сейчас стройплощадки развернуты по всей территории столицы. Так, к примеру, на юго-востоке, в районе пересечения Лермонтовского проспекта с Хвалынским бульваром, уже вырыты котлованы. На этом месте в 2013 году откроется станция «Лермонтовский проспект». Она и следующие после нее «Жулебино» и «Котельники» станут продолжением фиолетовой ветки.

Кроме этих трех станций в 2013 году сдадут в эксплуатацию участок «Деловой центр» – «Парк Победы» (Калининско-Солнцевская линия), а также станции «Битцевский парк», «Лесопарковая» (Бутовская линия) и законсервированную на сегодняшний день станцию «Спартак» (Таганско-Краснопресненская линия).

А в 2012 году откроются три новые станции – «Новокосино», «Пятницкое шоссе» и «Алма-Атинская».

Оставшиеся средства, по словам заммэра, будут вложены в строительство новых дорог, развязок и пешеходных переходов, установку камер фото- и видеофиксации нарушений...

Кроме этого, к 2013 году в Москве в полном объеме должна заработать интеллектуальная транспортная система (ИТС). Уже в нынешнем году она охватит около 70% города, а оставшуюся часть годом позже. ИТС – это, по сути, общегородской центр управления дорожным движением в столице, который в перспективе позволит увеличить пропускную способность московских дорог на четверть.

В рамках его создания в этом году транспортники подключат все 7,8 тысячи городских автобусов, троллейбусов и трамваев к навигационной системе ГЛОНАСС. Муниципальные перевозчики будут постоянно находиться под наблюдением, что позволит контролировать соблюдение ими расписания и сокращать интервалы движения в часы пик.

У пассажиров же появится доступ к интерактивному расписанию: транспортники разработают специальное приложение для мобильных телефонов, а на остановках появятся информационные табло. В планах у столичных властей наладить более конструктивный диалог и с коммерческими перевозчиками.

Главная задача – сделать так, чтобы они работали наравне с городским транспортом: перевозили бы пассажиров по единому установленному тарифу, а льготников – бесплатно, соблюдали расписание и гарантировали своим пассажирам безопасность и комфортность поездки. За это частники смогут получать дотации из столичного бюджета. По словам Николая Лямова, многие из них готовы сотрудничать с городом.

### МОСКОВСКИЙ КОМСОМОЛЕЦ; ОЛЬГА ГРЕКОВА, ОЛЕГ АДАМОВИЧ; 15.03.2012; ВЫДЕЛЕННЫЕ ПОЛОСЫ СТАНУТ ОГРАЖДЕННЫМИ ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ ОТДЕЛЯТ ОТ АВТОМОБИЛИСТОВ «ПСИХОЛОГИЧЕСКИМИ» БОРДЮРАМИ

Прошлый год запомнился столичным автомобилистам многими революционными действиями властей: выделенными полосами, камерами видеофиксации, реверсивным движением. Как это часто бывает, кардинальные нововведения встретили активное сопротивление общественности. Дело дошло до того, что несколько крупных чиновников предложили от ряда новшеств избавиться, дабы не провоцировать людей. Но, как оказалось, останавливаться горадминистрация не собирается. Как сообщил зам. мэра по транспортным вопросам Николай Лямов, 2012 год станет «переломным». Все начатые проекты будут активно развиваться.

- Мы делаем большую ставку на внедрение интеллектуальной транспортной системы (ИТС), – говорит г-н Лямов. – К 2013 году комплекс заработает на полную мощность. Это включает в себя установку 450 камер видеофиксации. 90 информационных табло. Город обзаведется 3 тысячами новых детекторов движения. Эти устройства помогают лучше отслеживать транспортные потоки и задавать алгоритм работы светофоров.

По словам чиновника, в этом году 80% крупных перекрестков с интенсивным движением обзаведутся автоматической системой управления потоками. Светофоры будут сами переключаться в зависимости от того, сколько машин ждет своей очереди на проезд.

Не так давно в Интернете ходили слухи, что часть выделенных полос для общественного транспорта уберут. Николай Лямов заявил, что на самом деле «выделенных полос меньше не станет. Более того, мы планируем запускать новые. В ближайшем будущем одна заработает на Ленинградском проспекте. Конечно, открытие полос будет несколько разнесено по времени, но произойдет это обязательно. Мы сейчас рассматриваем вариант создания специальных ограждений вдоль выделенных полос. Это не будут мощные отбойники. Скорее небольшой бордюр, создающий психологическую границу для автомобилистов».

Не так давно префект СВАО заявил, что реверсивная полоса на Ярославском шоссе оказалась не очень удачной. Он даже предположил, что на ее месте может появиться большое бетонное заграждение, разделяющее потоки.

- Реверсивные полосы – это распространенная международная практика, – прокомментировал намерения префекта г-н Лямов. – В 2012 году на Ярославском шоссе появится еще один реверсивный участок. Всего же по городу подобное транспортное решение появится в шести местах.

Зама мэра спросили, почему к вокзалам до сих пор не могут подъехать официальные такси. То есть несколько фирм-перевозчиков там присутствует, но всем остальным вход закрыт. «Я знаю об этой проблеме. РЖД раньше создало свою таксомоторную компанию, пододвинувшую конкурентов. Но в ближайшие две недели все официальные перевозчики получат доступ к вокзальным стоянкам такси. А в случае чего водители могут жаловаться нам – будем оперативно разбираться», – ответил он.

Крупные перемены ждут и наземный общественный транспорт. По словам г-на Лямова, к 2013 году датчики ГЛОНАСС появятся и в автобусах коммерческих перевозчиков. Более того, согласно новым правилам, предприниматели гарантированно смогут работать на маршруте в течение пяти лет. Это позволит коммерсантам закупать большой подвижной состав. Зам. мэра не исключил, что частный бизнес в некоторых местах пододвинет государство. Частные перевозчики будут бесплатно возить льготников и получат компенсацию от города.

Не забыли власти и о парковках. К примеру, в обозримом будущем столица обзаведется специальными информационными табло, на которых будет высвечиваться информация о загруженности стоянок в центре. Естественно, касаться это будет не парковочных карманов у края улицы, а организованных платных стоянок.МЕЖДУ ТЕМ

Станция метро «Парк культуры»-кольцевая откроется не раньше апреля. Это произойдет, если питерский завод-монополист «ЭЛЭС» поставит эскалаторы (три больших и два маленьких) в конце марта. Если же завод снова сорвет поставку движущихся лестниц, открытие «Парка культуры» может затянуться на неопределенный срок.

- «ЭЛЭС» задерживает поставки эскалаторов не из-за большого количества заказов, а потому что его руководство упустило время на модернизацию, – рассказал «МК» главный механик эскалаторной службы Московского метрополитена Сергей Лихачев. – Новые эскалаторы экономичнее (едят меньше энергии), проще в обслуживании, а вот их надежность – под вопросом. В принципе это современные машины, которые будут работать 50 лет. Я как специалист их принимаю, ездить не боюсь – все равно не имею ничего другого. Но хотел бы эксплуатировать более современные модели, с другой периодичностью обслуживания. Да и пассажир должен иметь возможность перемещаться с большим комфортом.

В ближайшем будущем метрополитен будет менять эскалаторы на станции «ВДНХ» (северный вестибюль). По словам главного механика, питерский завод могут потеснить другие отечественные предприятия. «Мы объявляем свободный конкурс на поставку эскалаторов», – говорит он.

### ТРИБУНА; СЕРГЕЙ МЯКИШЕВ; 15.03.2012; СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГ ПОЛУЧИТ ФИНАНСОВОЕ ПОДСПОРЬЕ

дороги

Вы знаете, сколько на сегодняшний день в России дорог? Нет, речь не об их количестве, а об их протяженности. Так вот: она лишь немного не дотягивает до миллиона километров. При этом большая их часть – дороги с твердым покрытием. Много это или мало?

Когда слышишь «миллион» – кажется, что много. Однако в соседнем Китае только за последние годы построено дорог в полтора раза больше – и это в стране, которая по площади России уступает в разы. О дефиците сети автомобильных дорог последние годы неоднократно говорили сами дорожники. И, похоже, тревога за судьбу магистралей России наконец-то вышла за пределы транспортной отрасли.

В прошлом году завершилось уникальное строительство трассы «Амур», на очереди – дороги к районным центрам Дальнего Востока, Сибири и других регионов страны. Где дорожные сети не только развиваются, но и модернизируются. Это стало возможным не в последнюю очередь благодаря возрождению дорожных фондов – как федерального, так и региональных. Эти целевые финансовые структуры существовали с 1991 по 2001 год:

именно за их счет жила и развивалась в то время дорожная отрасль страны. В 2001-м фонды упразднили. По мнению многих экспертов – под надуманным предлогом: руководители регионов часть средств из своих дорожных фондов направляли на латание дыр в других отраслях – коммуналке, жилищном строительстве... Как результат – полная «остановка» многих проектов. Например, на пять лет была заморожена реконструкция Киевского шоссе: на масштабные работы просто не осталось денег!

Сегодня фонды возрождены – возрождены благодаря инициативе Министерства транспорта и Росавтодора. Проект закона о создании в нашей стране дорожных фондов на федеральном и региональном уровнях был подготовлен в 2010 году. Инициативу поддержал премьер-министр России Владимир Путин. Предложения были одобрены Комитетом Государственной думы РФ по строительству и земельным отношениям, а затем – и президентом страны Дмитрием Медведевым.

В 2011 году заработал федеральный дорожный фонд. Только за первый год он был «пополнен» на четверть триллиона рублей. А с 1 января 2012 года начали работу и федеральные дорожные фонды, основная задача которых – постоянное финансирование строительства и капитального ремонта отечественных дорог, а также проектирования новых трасс.

Уже определены и пути пополнения фондов. Это и транспортный налог, и акцизы на автомобильное топливо, и налог на автомобили грузоподъемностью свыше 12 тонн. А кроме того, это могут быть и сборы за проезд автомобилей иностранных транспортных компаний через территорию России, а заодно и штрафы -их накладывают на компании, которые пренебрегают требованиями ограничения грузоподъемности на некоторых типах дорог. Штрафы суровые – 5000 рублей с физического лица и до полумиллиона – с юридического.

Вот так и будут развиваться российские дороги, сплетаясь в единую сеть, соединяя регион с регионом. Впрочем, если для реализации какого-то особо амбициозного проекта в региональном дорожном фонде не хватит средств – с ними поможет федеральный дорожный фонд. Для этих целей он, кстати, и создавался. Точнее – воссоздавался.

### РИА «НОВОСТИ»; 14.03.2012; ВСЕ МОСКОВСКИЕ МАРШРУТКИ ОБОРУДУЮТ СИСТЕМОЙ ГЛОНАСС ДО КОНЦА 2013 ГОДА

Все коммерческие маршрутки в Москве будут оборудованы системой ГЛОНАСС до конца 2013 года, сообщил в среду заместитель мэра столицы по транспорту Николай Лямов.

Ранее московские власти предложили внедрить в столице интеллектуальную транспортную систему (ИТС), а также разработать комплексную схему организации дорожного движения в пределах МКАД. Внедрение ИТС предполагает, в том числе, проектирование и строительство системы фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения, мониторинг дорожного движения и дорожных условий, создание системы навигационно-информационных сервисов с использованием ГЛОНАСС.

«В середине 2012 года – в 2013 году весь коммерческий транспорт, а это около 5 тысяч единиц, будет оборудован системой ГЛОНАСС», – сказал Лямов.

По его словам, в Москве уже создан общегородской центр управления движением, куда поступит информация обо всех маршрутках после оборудования их навигационной системой.

Заммэра отметил, что в ближайшие годы в Москве будет пересмотрена маршрутная сеть общественного транспорта, однако она в корне не будет отличаться от уже существующей.

«Там лишь более четко проявятся хордовые соединения и многие локальные вещи», – пояснил чиновник.

Он добавил, что после оборудования маршруток системой ГЛОНАСС коммерческие перевозчики могут запустить большие автобусы, которые будут перевозить большее число пассажиров, тем самым создав некую альтернативу ГУП «Мосгортранс».

«Например, чтобы муниципальный автобус обогнать, коммерческие перевозчики устанавливают тариф 25 рублей, а в городских автобусах, например, тариф 28 рублей. Тем самым, люди идут на маршрутки, а в городских автобусах ездят в основном льготники.

Это не лучшим образом сказывается на экономике города», – подчеркнул заммэра.

Он также отметил, что все автобусы Московской области, которые заходят в Москву, также будут введены в общегородской центр управления движением.

По словам Лямова, в этом году на остановках общественного транспорта в Москве появятся специальные информационные табло, которые будут информировать пассажиров о прибытии автобуса.

«Но надо понимать, что моментально сделать это не получится, так как, во-первых, в Москве пробки, а, во-вторых, выделенные полосы, которые пока работают частично. Будут проблемы, но в течение 2012 года мы обкатаем эту систему (ИТС), чтобы в 2013 году она работала», – отметил чиновник.

### РИА «НОВОСТИ»; 14.03.2012; РЖД ПРЕДЛАГАЕТ РАССМАТРИВАТЬ ДЕФЕКТ ЛИТЬЯ КАК ИЗЛОМ И ОТЗЫВАТЬ СЕРТИФИКАТ СООТВЕТСТВИЯ

ОАО «РЖД» предлагает рассматривать каждый дефект крупногабаритного вагонного литья как потенциальный излом и требовать отзыва сертификата соответствия завода-производителя, говорится в сообщении компании.

В 2011 году произошло 24 излома боковых рам, в том числе 14 случаев – по вине украинского ЧАО «АзовЭлектроСталь» (11 случаев) и украинского ПАО «Кременчугский сталелитейный завод» (три случая). Количество изломов боковых рам тележек грузовых вагонов в текущем году составило 12, в четырех из них – тележки «АзовЭлектроСтали», еще четыре случая – «Кременчугского сталелитейного завода».

«Опыт предыдущих лет показал, что меры, принятые в целях исключения транспортных происшествий по причине излома литых деталей тележек грузовых вагонов не оказали должного эффекта и не оградили публичную инфраструктуру общего пользования от этих событий», – приводятся в сообщении слова вице-президента компании Александра Тишанина по итогам заседания коллегии Ространснадзора.

Он рассказал, что в 2012 году уже допущено 12 изломов деталей крупногабаритного вагонного литья, из которых три привели к крушениям поездов на Северной, Забайкальской и Дальневосточной железных дорогах.

Тишанин отметил, что за последние одиннадцать лет в пятерку лидеров по заводам-производителям, выпустившим детали с подтвержденными в последующем дефектами литья, вошли ОАО НПК «Уралвагонзавод», ОАО «Азовэлектросталь», ОАО «Алтайвагон», ООО «Промтрактор-Промлит», ПАО «Кременчугский сталелитейный завод».

По его словам, в сложившейся ситуации необходимо выработать принципиальные подходы к своевременному предупреждению изломов литых деталей тележек грузовых вагонов. В частности, следует рассматривать каждый дефект крупногабаритного вагонного литья, подтвержденный средствами неразрушающего контроля, как потенциальный излом, требующий издания предписания о запрете эксплуатации вагонов, укомплектованных литыми деталями опасной плавки, и отзыва сертификата соответствия завода-производителя.

Необходимо также, отмечает он, сформировать достаточные финансовые гарантии участников перевозочного процесса для своевременного возмещения убытков, возникающих от транспортных происшествий и ликвидации их последствий. По его мнению, это достигается за счет страхования ответственности всех участников перевозочного процесса: заводов производителей – за качество продукции; собственников подвижного состава – за причинение вреда по причине неисправности его подвижного состава; ремонтных предприятий – за качество оказываемых услуг по ремонту и обслуживанию подвижного состава. Кроме того, что касается владельца инфраструктуры и перевозчика, – должна страховаться гражданская ответственность.

В-третьих, по мнению Тишанина, необходимо упорядочить нормативные требования по производству и оценке соответствия крупного вагонного литья с целью исключение двойного толкования установленных норм на уровне исполнителя, а также создание механизмов объективного принятия решения о степени опасности эксплуатируемой продукции. «Реализация этого принципа будет осуществляться всеми заинтересованными сторонами на площадках НП «ОПЖТ» и в Дирекции Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества», – отмечается в сообщении.

### ИНТЕРФАКС; 14.03.2012; МИНЭКОНОМРАЗВИТИЯ В АПРЕЛЕ ПРЕДСТАВИТ КОНЦЕПЦИЮ РАЗВИТИЯ ПРИГОРОДНЫХ Ж/Д КОМПАНИЙ

Министерство экономического развития разрабатывает концепцию развития пригородных железнодорожных компаний в РФ, сообщил «Интерфаксу» источник в ОАО «Российские железные дороги» (РТС: RZHD) (РЖД).

«Они (чиновники министерства – ИФ) должны представить ее в апреле», – сказал собеседник агентства.

По его словам, в документе будут зафиксировано положения, касающиеся модели функционирования пригородного железнодорожного комплекса в дальнейшем, в частности, каким образом и кто будет финансировать развитие пригородных пассажирских компаний, на балансе или не на их балансе будет находиться подвижной состав, кто будет покупать этот подвижной состав, необходим соцзаказ или нет и др.

«Мы посмотрели эту концепцию и согласовали те подходы, которые готовы рассматривать на совещании в Минэкономразвития», – сказал источник, не уточнив, однако, о каких именно вопросах идет речь.

Позиция РЖД основывается на принципе социальной ответственности региональных органов власти за организацию местного транспортного обслуживания пассажиров.

В частности, отвечая на вопрос о том, будут ли переданы функции закупки подвижного состава от пригородных компаний к РЖД, собеседник агентства ответил: «Однозначно так вопрос не стоит».

«В документе будет зафиксировано дальнейшее возможное развитие этого рынка. Если пригородная пассажирская компания нужна как перевозчик, то она будет оказывать эту услугу, если регионам нужно больше перевозок, он закажет больше. Если ему вообще не нужны перевозки – он будет иметь право сказать: не надо», – отметил источник.

Как сообщалось ранее, в нынешней модели пригодных ж/д перевозок возник ряд проблем. С 1 января 2011 года эти перевозки должны осуществлять пригородные пассажирские компании (ППК), у которых регион должен был заказывать необходимый ему объем услуг, самостоятельно определяя объем заказа, стоимость перевозок и объем возмещений из местного бюджета за недоиндексацию тарифов. Предполагалось, что в дальнейшем ППК получат от РЖД подвижной состав. Однако основная часть компаний являются убыточными и эти активы принять не может.

### ИНТЕРФАКС; 14.03.2012; РЖД ВВЕДУТ КОМПЕНСАЦИЮ ЗА ОПОЗДАНИЕ ПОЕЗДОВ ALLEGRO И «НЕВСКИЙ ЭКСПРЕСС»

ОАО «Российские железные дороги» (РТС: RZHD) (РЖД) планируют ввести компенсацию за опоздание поездов Allegro (курсирует между Санкт-Петербургом и Хельсинки) и «Невский экспресс» (Москва – Санкт-Петербург), сообщил «Интерфаксу» вице-президент РЖД Михаил Акулов.

Соответствующие документы компания планирует подписать в ближайшее время.

Компенсации будут аналогичными тем, которые сейчас действуют в высокоскоростных поездах «Сапсан», курсирующих на маршрутах Москва – Санкт-Петербург и Москва – Нижний Новгород. За опоздание больше 2 часов пассажиру будет полагаться 100%-ная компенсация, более 1 часа – 50%-ная.

### ИНТЕРФАКС; 14.03.2012; РЖД НАМЕРЕНЫ СОЗДАТЬ СЕТЬ DUTY FREE НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ВОКЗАЛАХ

ОАО «Российские железные дороги» (РТС: RZHD) (РЖД) с 2012 года будут развивать сеть duty free на железнодорожных вокзалах, сообщил журналистам в среду в Лондоне начальник дирекции железнодорожных вокзалов Сергей Абрамов.

По его словам, первый такой магазин может открыться на Финляндском вокзале, а в дальнейшем будут создаваться на вокзалах, в которых курсируют поезда международного сообщения.

Всего, по словам топ-менеджера, может быть реализовано 30 таких проектов. При этом С.Абрамов отметил, что проекты будут реализовываться на средства частных инвесторов, партнеров РЖД. «Предложений значительное количество. Будет конкурс», – сказал он.

### КОММЕРСАНТЪ; МАРИЯ ЧЕРКАСОВА; 15.03.2012; BOMBARDIER ВВИНЧИВАЕТСЯ В РОССИЮ

Авиаторы смогут покупать турбовинтовые самолеты концерна

Канадская Bombardier завершает процедуру получения сертификата на эксплуатацию в России ближнемагистрального турбовинтового самолета Dash 8Q-400. МАК может выдать допуск Dash 8Q-400 на отечественный рынок уже к лету. Спрос на этот тип самолета в России и СНГ на пять лет оценивается в 150-200 машин, поэтому уже присутствующий на российском рынке конкурент, европейская АТR, считает, что места хватит всем.

Вчера в Межгосударственном авиационном комитете (МАК) «Ъ» сообщили, что он закончил работу по рассмотрению заявки от канадской Bombardier на сертификацию двигателя и винта к Dash 8Q-400. «Теперь мы приступаем к рассмотрению заявки на получение сертификата самого воздушного судна,– уточнили в МАК.– При благоприятном развитии ситуации Bombardier получит сертификат в течение трех-четырех месяцев».

Dash 8Q-400 – ближнемагистральный пассажирский самолет для местных авиалиний, разработанный канадской Bombardier Regional Aircraft. Самолет является самой последней модификацией семейства Dash 8 (DHC-8). Вместимость – 68-78 пассажиров. Оснащен двигателем Pratt Whitney Canada PW150A. Развивает крейсерскую скорость в пределах 648 км/час,

Участники рынка говорят, что наибольший спрос на Bombardier Dash 8Q-400 может быть у местных перевозчиков Сибирского региона. В качестве примера потенциальных покупателей они называют «Бурятские авиалинии», авиакомпанию «Якутия», «Томскавиа», «Ангару». По данным «Ъ», не так давно «Аэрофлот» обсуждал вопрос об оснащении дочерней компании «Сахалинский авиаотряд» самолетами Dash 8Q-400. Источники «Ъ», знакомые с ситуацией, говорят, что выбирали между ATR-72 и Dash 8Q-400, которые по сути «практически идентичны, в том числе и по ценам» – около $20 млн. Однако решения о покупке принято не было. Вчера «Аэрофлот» от комментариев воздержался.

Основным преимуществом турбовинтовых самолетов является низкий расход топлива. «На определенных расстояниях – два-три часа полета – этот самолет оказывается эффективнее, чем реактивные самолеты. При этом потери в скорости, а значит, во времени в пути – минимальны, в то время как экономия – колоссальная. В условиях, когда топливо стоит дорого, это основное преимущество судна»,– отмечает замгендиректора ГК «Регион» Анатолий Ходоровский. По словам главы консалтинговой компании «Инфомост» Бориса Рыбака, турбовинтовые самолеты сжигают вдвое меньше авиакеросина, чем реактивные. Это существенный фактор для авиакомпаний, так как доля топлива в структуре их себестоимости достигает 50%. Также Dash 8Q-400 приспособлен к посадкам в аэропортах с грунтовыми взлетно-посадочными полосами и к эксплуатации при низких температурах. В числе недостатков, отмечают эксперты, высокий уровень шумности, невысокий уровень комфорта.

Конкурентом Dash 8Q-400 в России и СНГ можно считать ATR-72 (70-80 кресел), которые уже входят в парки «ЮТэйр», NordStar и «Азербайджанских авиалиний». Российские аналоги – Aн-140 и Ил-114 выпускаются в ограниченном количестве. «В коммерческом плане этих самолетов просто нет»,– подчеркивает господин Рыбак.

По словам представителя ATR в России Владимира Сазонкина, спрос на турбовинтовые ближнемагистральные самолеты в СНГ на ближайшие пять-шесть лет составит 150-200 судов за весь период. ATR уже поставила в Россию и СНГ 55 самолетов. Поэтому емкость рынка большая, «места хватит всем», считает топ-менеджер. По его словам, Bombardier не единственный претендент на заполнение российской ниши турбовинтовых региональных самолетов. Рынком активно интересуется китайская Xian Aircraft Industry (Group) Company, которая создала самолет МА-60 на базе Ан-24.

В то же время на этот тип самолетов в России по-прежнему действуют таможенные пошлины в размере 20%. В феврале авиаторы направили вице-премьеру Игорю Шувалову письмо с просьбой ускорить процесс отмены пошлины, но ответа не последовало. Борис Рыбак уточняет, что компании могут использовать особый режим временного ввоза самолета, который позволяет не уплачивать пошлину в полном размере.

### ВЕДОМОСТИ; ЕКАТЕРИНА СОБОЛЬ; 15.03.2012; МОСКВА ОТКРОЕТ НЕБО

Росавиация нашла простой и дешевый способ в разы увеличить пропускную способность российских аэропортов. Она модернизирует аэронавигационное оборудование столичного аэроузла. Проект обойдется всего в $10-15 млн. Но и третья взлетно-посадочная полоса в «Шереметьево» тоже будет построена

Росавиация в течение года намерена модернизировать аэронавигационное оборудование в аэропортах Москвы, сообщил «Ведомостям» источник в агентстве. Это позволит увеличить пропускную способность аэропортов в 2,5 раза, добавляет он. Работы выполнит Boeing. Новая система обойдется примерно в $10-15 млн, добавляют сотрудник одного из московских аэропортов и источник, близкий к американской компании.

Представитель Росавиации подтвердил, что его ведомство стремится к внедрению новейших разработок и консультируется c разными организациями, в том числе и Boeing. Специального контракта заключать с подрядчиком не планируется, заверил он. Представитель Boeing подтвердил факт переговоров с Росавиацией, но от дальнейших комментариев отказался.

Новая система позволит увеличить интенсивность взлетно-посадочных операций. К примеру, мощность «Домодедово» вырастет с 45 до 95 взлетов-посадок в час, «Шереметьево» – с 35 до 58, «Внуково» – с 32 до 52, говорится в прошлогоднем докладе замруководителя Росавиации Александра Ведерникова. В случае строительства в «Шереметьево» третьей взлетно-посадочной полосы мощность вырастет до 96 взлетов-посадок в час, говорит представитель аэропорта. Это позволит увеличить пассажиропоток. «Домодедово» и «Шереметьево» обслужили в прошлом году 25,7 млн и 22,5 млн пассажиров соответственно. Рост трафика позволит увеличить мощность до 60 млн пассажиров в год, говорит сотрудник одного из московских аэропортов. Пропускная способность «Внуково» вырастет до 30 млн пассажиров в год (в 2011 г. обслужило 8,9 млн человек), прогнозирует совладелец аэропорта Виталий Ванцев.

Мощности московских аэропортов загружены уже почти до предела, констатирует руководитель аналитического отдела «Авиапорта» Олег Пантелеев. Гендиректор авиакомпании «Сибирь» Владимир Объедков говорит, что из-за этого самолеты в подмосковном небе частенько ждут очереди на посадку. Это удлиняет продолжительность полета и увеличивает расходы на топливо. Так что модернизация аэронавигации облегчит жизнь не только авиакомпаниям, но и пассажирам, считает Объедков.

При модернизации аэронавигационной системы у аэропортов появится еще как минимум 13 лет на передышку. Московский авиаузел достигнет отметки в 150 млн пассажиров не ранее 2025 г., прогнозирует Пантелеев. Впрочем, в прошлогодней презентации «Домодедово» для инвесторов говорится, что только этот аэропорт и «Шереметьево» в 2019 г. обслужат более 150 млн человек.

Столичные власти поддерживают процесс модернизации аэронавигационного оборудования и даже готовы посодействовать в этом, сказал «Ведомостям» руководитель департамента транспорта Москвы Максим Ликсутов. По его словам, необходимо эффективнее использовать инфраструктуру аэропортов, а не строить новые полосы стоимостью десятки миллиардов рублей. Третья взлетно-посадочная полоса в «Шереметьево» обойдется в 22 млрд руб., а в «Домодедово» – в 27 млрд руб., сообщала ранее Росавиация.

Впрочем, третья полоса в «Шереметьево» уже начала строиться. Проект будет доведен до конца, говорит источник в Росавиации. К тому же две имеющиеся в «Шереметьево» полосы хоть и параллельны друг другу, но расположены слишком близко. Это не позволяет им работать независимо друг от друга, поясняет чиновник. Представители «Домодедово», «Внуково» и «Шереметьево» заверили, что наземная инфраструктура аэропортов будет готова к росту пассажиропотока.

Новая система будет автоматически синхронизировать движение во всех трех аэропортах, говорит близкий к Boeing источник. Она способна обеспечивать приоритеты литерных рейсов (первых лиц государства) без ущерба для остальных участников авиационного движения, а также бесконфликтно работать с устаревшими системами других аэроузлов. Модернизацию аэронавигационного оборудования по всей России он оценивает примерно в $60 млн.

Москву откроют

Низкая пропускная способность столичных аэропортов связана еще и с большим количеством запретных зон для полетов в Подмосковье. Но 6 марта Минтранс договорился с Минобороны о существенном сокращении их числа. Кроме того, Минтранс обратился в правительство Москвы с просьбой разрешить воздушное движение над некоторыми районами столицы.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 15.03.2012; НЕБО НА СТО БАЛЛОВ

Разработаны критерии допуска авиационных компаний к международным полетам

Минтранс раскрыл подробности, за что будут присваивать баллы компаниям, претендующим летать за границу. Чем больше они наберут их – тем выше шансы получить разрешение.

На сайте ведомства опубликованы критерии допуска перевозчиков к выполнению международных воздушных перевозок и правила их оценки членами межведомственной комиссией. В идеале – компания может набрать более ста баллов.

Одним из важных условий, которое стоит первым в списке, будет отсутствие замечаний по безопасности со стороны международных организаций гражданской авиации. Если авиакомпания «в течение двух последовательных сезонов расписания не имела не устраненных в установленный срок предписаний (замечаний) уполномоченного органа в области контроля за обеспечением безопасности полетов», то она заслуживает 20 баллов. Если такие предписания были, то ей ставят минус пять баллов за каждое не устраненное в срок замечание

Наличие у перевозчика сертификата Международной ассоциации воздушного транспорта по аудиту эксплуатационной безопасности полетов прибавляет пять баллов. Столько же – отсутствие налоговых задолженностей. Предлагается учитывать и число задержанных рейсов. Уровень регулярности полетов от 100 до 90 процентов прибавляет пять баллов, от 90 до 80 – четыре балла, от 80 до 70 – три балла

Использование на воздушной линии, по которой перевозчиком представлено заявление на допуск, современных воздушных судов отечественного производства (Ту-204/214, SSJ, Ан-148) прибавляет пять баллов.

Все это будет учитывать межведомственная комиссия по допуску перевозчиков, имеющих соответствующие лицензии, к выполнению международных воздушных перевозок – как пассажирских, так и грузовых. Но пока комиссия не создана, принимать решение, кого ставить на международные маршруты, остается за Росавиацией. Когда будет принято окончательное решение по передаче полномочий межведомственной комиссии, в нее войдут представители минэкономразвития, минспорттуризма, Федеральной антимонопольной службы, Федерального агентства по туризму, Федеральной службы по надзору в сфере транспорта. Возглавит комиссию один из замминистра транспорта.

Решения о допуске будут издавать в форме приказа Росавиации через пять рабочих дней с даты заседания комиссии. Агентство же будет предоставлять данные о финансовом положении компании, ее пунктуальности по выполнению рейсов, уровне безопасности комиссии.

### ВЕДОМОСТИ; МАКСИМ ТОВКАЙЛО, МАРИЯ АМИРДЖАНЯН; 15.03.2012; НЕ ПОСЛУШАЛИСЬ ПУТИНА

Ведомства только наполовину выполняют планы по устранению административных барьеров. ФАС предлагает штрафовать чиновников, а рецидивистов дисквалифицировать на три года

Минэкономразвития и ФАС опубликовали промежуточные итоги выполнения ведомствами 19 планов по устранению административных барьеров в курируемых ими отраслях. Их готовила правительственная комиссия по административной реформе, а утверждал премьер Владимир Путин. В них перечень актов, которые ведомства должны разработать для сокращения избыточного регулирования.

Ведомства серьезно отстают от графика, следует из отчета: план к марту выполнен наполовину. Лучше всего административная реформа идет в сфере образования и технического надзора – Минобрнауки и Ростехнадзор выполнили мартовские планы на 82 и 89%. По восьми отраслям – на 50% или менее (см. таблицу). В профильных ведомствах за эту работу, как правило, отвечают заместители руководителей: например, в Минздравсоцразвития – Александр Сафонов, в Минфине – Сергей Шаталов, в МВД – Виктор Кирьянов, в Минтрансе – Сергей Аристов.

Выполнение поручений правительства фактически срывается федеральными чиновниками, недоволен руководитель ФАС Игорь Артемьев. Есть объективные причины, говорит Сафонов: «Закон об основах здравоохранения приняли осенью, до этого разрабатывать подзаконные акты было невозможно». Министерство согласовывает документы с бизнесом, на это нужно время, учитываются нормы ВТО, добавляет он: «Из шести актов пять уже в правительстве». Один из неготовых документов – правила лицензирования медицинских изделий, рассказывает Сафонов. Правила перевозки крупногабаритных грузов не были готовы вовремя из-за замечаний других ведомств, говорит представитель Минтранса: документ дорабатывается. Поправки в закон о связи в ближайшее время будут внесены в правительство и начнется разработка подзаконных актов, обещает сотрудник Минкомсвязи. В Минфине от комментариев отказались. До пресс-службы МВД дозвониться не удалось.

Следует ужесточить наказание за неисполнение поручений по реформе, а не пугать кадровыми решениями, уверен Артемьев: штрафовать чиновников на 20 000-50 000 руб., а в случае рецидива – дисквалифицировать на три года. Выписывать штрафы и дисквалифицировать могло бы Минэкономразвития или комиссия министерства и ФАС с правом обжалования наказания в суде, считает Артемьев: «Пусть [чиновники] потом в суде доказывают, что они не бараны».

Достаточно существующих способов воздействия, просто нужно их применять, не согласен замминистра экономического развития Олег Фомичев: «Когда пишем, что ведомство что-то не делает, ничего не меняется, а как только указываем имя виновного – тут же работа ускоряется».

Без радикальных мер сократить барьеры не удастся, настаивает Артемьев. Нельзя просто наказывать людей, нужно разбираться в причинах, говорит Сафонов: «Иначе мы вернемся к сталинским порядкам». Ужесточение наказания пошло бы на пользу, считает проректор ВШЭ Андрей Клименко. Если мы хотим реально улучшать инвестклимат, без жестких мер не обойтись, согласен президент «Опоры» Сергей Борисов.

### КОММЕРСАНТЪ; ЮРИЙ БАРСУКОВ; 15.03.2012; АДМИНИСТРАТИВНЫЕ БАРЬЕРЫ РАСТУТ КАК ГОЛОВЫ ГИДРЫ

Мониторинг

Федеральные ведомства не торопятся бороться с избыточным госрегулированием, свидетельствуют данные сводного мониторинга, опубликованного вчера Минэкономики. Правительство утвердило 18 отраслевых планов по снижению административных барьеров и повышению качества госуслуг, еще один одобрен комиссией по административной реформе и находится на утверждении в правительстве. Всего в рамках этих планов поручения были даны 23 федеральным ведомствам – однако по данным Минэкономики по состоянию на март 2012 года федеральные органы власти выполнили только 50% от запланированных мероприятий. Заместитель главы Минэкономики Олег Фомичев в среду пояснил, что хотя в отдельных случаях задержка связана с объективными причинами, в целом «планы не выполнены из-за нерасторопности ведомств».

Полностью планы правительства выполнили только Минобороны, Федеральная антимонопольная служба, Федеральная таможенная служба, Роскомнадзор и Банк России. Впрочем, следует отметить, что у каждого из этих ведомств было одно-два поручения (у ФТС – четыре). Однако даже при этом статистически хуже всех коллег по Белому дому выглядит Министерство по чрезвычайным ситуациям: из положенных двух мероприятий министерство не выполнило ни одного. Отметим, что нулевые результаты работы ведомства Сергея Шойгу уже фиксировались Минэкономики в ноябре 2011 года (см. «Ъ» от 18 ноября 2011 года).

Наибольшее число мероприятий пришлось на долю Минрегиона (20), Ростехнадзора (17), Минсельхоза (39), Минэкономики (17), Минпромторга (14), МВД (20), Минфина (17), Минтранса (35) и Минкомсвязи (28). Лучше всего статистика у Минрегиона, который выполнил в срок 80% мероприятий. Далее с результатом 59% следуют Минсельхоз и Минэкономики, а хуже всего план по снятию административных барьеров выполняют Минтранс и Минкомсвязь (по 24%). Впрочем, господин Фомичев заметил, что мероприятия, перечисленные в планах, неравнозначны. Так, Минсельхоз, который на фоне статистики других ведомств смотрится относительно прилично, до сих пор не внес поправки в ключевые для отрасли законы о ветеринарии и карантине растений, а МВД (43% результативности) игнорирует давно принятое решение, предоставляющее гражданам возможность получать водительские права в любом регионе.

Глава федеральной антимонопольной службы Игорь Артемьев, комментируя результаты мониторинга, печально заметил, что, по его ощущениям, эффект восьми лет работы комиссии по административной реформе пока нулевой: на месте устраненных административных барьеров, как головы гидры, постоянно появляются новые.

### НЕЗАВИСИМАЯ ГАЗЕТА; СЕРГЕЙ КУЛИКОВ; 15.03.2012; ФАС ТРЕБУЕТ ВВЕСТИ ШТРАФЫ ДЛЯ ВЕДОМСТВ

Бюрократы саботируют планы по сокращению избыточного госрегулирования

Правительственное задание – резко сократить ненужное администрирование, дабы облегчить жизнь бизнесу, – выполняется лишь наполовину. Из утвержденного правительством плана ликвидации ненужных функций ведомства согласились выполнить лишь 43%, заявил вчера замглавы Минэкономразвития Олег Фомичев. По его мнению, такая ситуация абсолютно неприемлема. Руководство Федеральной антимонопольной службы (ФАС) предлагает нещадно штрафовать и увольнять нарушителей. Но как повлияет это рвение на предпринимательский климат – пока не ясно.

Все запланированные мероприятия по сокращению избыточного госрегулирования выполнили только 5 из 23 ведомств: Центробанк, Минобороны, ФАС, Роскомнадзор и Таможенная служба. Среди отстающих Олег Фомичев назвал МЧС, Минюст, Минфин, Минкомсвязь, Минтранс, МВД и Росрыболовство. В ведомстве Эльвиры Набиуллиной отметили, что более чем на 70% выполнены планы в сфере образования, промышленной безопасности, таможенного администрирования, экспорта высокотехнологичной продукции.

По словам замминистра, неисполнение планов мероприятий по сокращению избыточного госрегулирования оправдать никак нельзя. «Считаю, что такая ситуация абсолютно неприемлема, если мы действительно хотим видеть серьезные результаты по сокращению избыточного государственного регулирования в конкретных отраслях, – посетовал Фомичев. – Все отраслевые планы в свое время разрабатывались и утверждались на уровне правительства по самым проблемным сферам, чтобы быстрее менять режимы регулирования в самых болезненных точках экономики. По всем из них нужны самые срочные системные меры».

Глава ФАС Игорь Артемьев возмущен саботажем ведомств и требует наказаний для чиновников – хотя бы штрафами. «Премьер Путин подписал распоряжение, и дальше происходит его 50-процентное исполнение. Вот этого не может быть! – отметил он. – Кто должен накладывать штраф? Я бы такие полномочия дал Минэкономразвитию». По его словам, необходимо вводить следующий порядок: если чиновник не выполнил поручение, на него должен быть наложен огромный штраф; если он в течение года повторно сорвал исполнение поручения, то в отношении него должна применяться дисквалификация на три года в судебном порядке. «Вот это сработало бы точно, – считает Артемьев. – В правительстве никто не должен друг друга сильно любить». Штрафы, по мнению главы ФАС, должны применяться без исключения к тем, кто не выполняет ключевые решения административной реформы, подписанные высшими лицами государства.

«Если коррупция бьет по бизнесу напрямую, снижая его эффективность, то административные барьеры мешают организации экономических процессов, – уверен консультант компании «2К Аудит – Деловые консультации/Морисон Интернешнл» Андрей Чернявский. – При этом чем больше требований от чиновника, тем привлекательнее обходной вариант – решить вопрос за счет взятки. Таким образом, борьба с излишним административным регулированием напрямую связана с противостоянием с коррупцией».

Количество регуляторов и объем их требований душат частный бизнес, говорит Чернявский. «Открытие торговой палатки превращается в настоящее испытание, – говорит он. – Получение разрешения на строительство небольшого производственного помещения может тянуться месяцами и даже годами. К сожалению, это сегодняшние российские реалии. Наиболее болезненными сферами являются экология, транспорт, вопросы безопасности, юридическое оформление и др.». По его мнению, бороться с барьерами сегодня можно одним способом – менять неэффективных чиновников, и «хорошо, если бы эта замена происходила с каким-нибудь наказанием административного или уголовного характера». Руководитель управления налогового консалтинга компании «ФинЭкспертиза» Нина Козлова считает, что больше всего страдают от избыточного контроля строительные компании.