

Отмененные электрички запустят снова?

Общественная
ПРИЕМНАЯ
БАЛТИЙСКОЙ МЕДИА-ГРУППЫ

327-52-74 197022, Санкт-Петербург,
Каменноостровский пр., 67
op@baltmg.ru

▶ **НЕСМОТЯ НА ПРЕДПИСАНИЕ ФАС,
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ
НЕ ТОРОПЯТСЯ ПЕРЕСМАТРИВАТЬ
«ОПТИМИЗАЦИЮ»**



В результате апрельской оптимизации 45 электричек и дизель-поездов были отменены, а на целом ряде маршрутов было изменено расписание.

В «Общественную приемную Балтийской медиа-группы» обратился пенсионер, блокадник Владимир Садиков с жалобой на работу пригородных электричек. Его возмутило изменение расписания движения. В прошлом году нужный ему поезд стал отправляться с Балтийского вокзала в шесть часов утра. А поскольку метро в это время только начинает работать, то блокаднику, когда он едет на дачу, приходится ночевать на вокзале.

КАК РАССКАЗАЛ СПЕЦИАЛИСТАМ «Общественной приемной БМГ» Владимир Садиков, его садовый участок находится на одной из отдаленных станций направления Волосово — Кингисепп. И туда добираться только дизельный поезд. В течение 15 лет он отправлялся с Балтийского вокзала в 8 часов утра, что было удобно для дачников. Новое расписание, когда поезд отправляется в 6 утра, блокадник корректно назвал не очень удобным. И попросил сотрудников «ОП БМГ» посодействовать в корректировке рейса.

Журналисты написали письмо в ОАО «Северо-Западная пригородная пассажирская компания» (СЗППК) с пожеланием блокадника. Ответ был однозначным: изменять расписание экономически нецелесообразно. В результате дальнейшей переписки специалистам «ОП БМГ» удалось добиться ответа гендиректора СЗППК Константина Воронцова, в котором тот пообещал рассмотреть пожелание Владимира Садикова при составлении графика на лето 2010 года.

Надо сказать, что журналисты Балтийской медиа-группы, в том числе и «Вечер-

него Петербурга» уже почти год борются против произвола СЗППК. Напомним, что с 1 апреля компания провела так называемую оптимизацию движения, в результате которой 45 электричек и дизель-поездов были отменены, а на целом ряде маршрутов было изменено расписание.

Она объяснила это тем, что пригородная перевозка пассажиров — дело убыточное, а правительство Ленинградской области отказывается компенсировать так называемые выпадающие доходы в размере около 900 миллионов рублей в год.

Председатель областного комитета по транспорту Леонид Терещев в свою очередь считает, что эти требования — чистой воды шантаж и искажение действительности, что существующий тариф в размере 12 рублей за зону достаточно для того, чтобы предприятие окупалось, а если оно не окупается, значит, менеджеры просто не умеют эффективно управлять своим хозяйством.

В результате целого ряда наших публикаций деятельностью СЗППК заинтересовались транспортная прокуратура и Управление Федеральной антимонопольной

службы по Ленинградской области (УФАС по ЛО).

Была проведена проверка, и в июле в отношении СЗППК было возбуждено антимонопольное дело. Сейчас расследование завершилось. Выводы, сделанные в конце прошлого года, были однозначны: СЗППК злоупотребила своим доминирующим положением на рынке железнодорожных перевозок и ущемила интересы населения. То есть «антимонопольщики» установили, что права отменять электрички у СЗППК не было.

Как рассказал корреспонденту «ВП» начальник отдела естественных монополий Ленинградского УФАС Глеб Коннов, в СЗППК было направлено обязательное для исполнения предписание об устранении нарушения. Так что теперь остается ждать ответных действий компании. Кроме того, сейчас рассматривается вопрос о возбуждении дела об административном правонарушении, которое грозит обратным штрафом за злоупотребление доминирующим положением. А это — огромные деньги.

Правда, начальник УФАС по ЛО Вадим Владимиров считает, что СЗППК готова устранить нарушение в ближайшие сроки, поэтому штраф перевозчику будет выписан минимальный. Но в самой СЗППК нашему корреспонденту сообщили, что о сроках устранения нарушений ничего не знают. Мол, по закону у них есть три месяца, чтобы обсудить предписание, а потом или выполнить требования УФАС, то есть вернуть «оптимизированные» электрички,

или опротестовать предписание в судебном порядке.

Кстати, позиция областных властей антимонопольной службе тоже не нравится. Так, Федеральная служба по тарифам включила СЗППК в Реестр субъектов естественных монополий, что предполагает регулирование тарифов на федеральном уровне через региональные органы власти. Но комитет по транспорту Ленобласти занял странную позицию. С одной стороны, он не участвует в регулировании тарифов, поскольку участие предполагает выплату компенсаций. А с другой стороны чиновники не хотят полностью отдавать вопрос оплаты проезда на откуп железнодорожникам, что позволило бы включить федеральное регулирование напрямую.

Как пояснил Вадим Владимиров, основная проблема, которую УФАС пытается решить сейчас, это чтобы взаимоотношения коммерсантов и чиновников не влияли на уровень услуг, которые должен получать потребитель. Пока же проблема не урегулирована, все споры отражаются на пассажирах.

Вернут или не вернут железнодорожники электрички, еще неизвестно. Но в этом году СЗППК уже, с точки зрения ее менеджеров, «оптимизировала», а с точки зрения пассажиров — повысила тарифы, и берет отдельные деньги за посадку.

Михаил ТЕЛЕХОВ
Фото Наталья ЧАЙКИ