

ДЕЙСТВИТЕЛЬНО О ГЛАВНОМ

В городе
появится еще
одна телестудия

2

И говорит
как пишет

3

Без пива
никак

4

Осетрина
первой
свежести

5

«Гольшом»
на лыжах

6

Пора
за пособием

7

БИЛЕТ ПАХНЕТ КЕРОСИНОМ И... ЖАДНОСТЬЮ

Почему россияне стали летать реже, а авиабилеты становятся дороже?

ПОМНИТСЯ, С КАКОЙ усмешкой в приснопамятные времена воспринимался призыв: «Летайте самолетами Аэрофлота!» А какими еще самолетами можно было летать? Не военными же и не учебно-спортивными ДОСААФа? Других-то компаний-перевозчиков не было. Все находилось в одних, по сути, государственных руках. И утверждаемые им же, родным, тарифы на перелет были доступными и незбылемыми многие годы.

Рекламные трюки

То, что происходит с тарифами сейчас, напоминает вакханалию под девизом «Что хочу, то и ворочу». Захожу на днях в одну-другую кассу по реализации билетов, интересуюсь, во что обойдется слетать на неделю в Москву, то есть, стоимостью билета «туда-обратно». «Вам повезло, — говорит мне обаятельная кассир с миловидной улыбкой. — Сейчас авиакомпании ведут распродажу, тарифы снижены». «Так сколько?» — повторяю вопрос. «На 22-е — 940 рублей. Но я вас могу сдвинуть по дате, на 23-е уже обойдется в 5840, но обратный вылет из Внукова». — «Разные компании?» — «Нет, одна и та же. Только поторопитесь, дешевых мест было всего два, осталось одно — остальные дороже. Вплоть до базового тарифа в экономклассе — 12540 рублей».

В другой авиакассе совершенно аналогичная картина. Там я попросил поискать по компьютеру, можно ли дешевле вылететь из других близлежащих городов. Оказалось, что среди нескольких компаний Челябинска самое дешевое предложение на искомое число — 6740 рублей. А вылет из Уфы — 3740. Пытаюсь выяснить, почему такой разброс в тарифах, почему пассажир, сидящий в соседнем кресле, может заплатить за перелет вдвое больше «везунчик»? Оказывается, это такой рекламный трюк: компания громко заявляет, что на такой-то период цены снижены вдвое. Но из 120 билетов только три, к примеру, по льготному тарифу. И они, естественно, проданы. А ты уже пришел в кассу — и другого выхода, как покупать более дорогой билет, часто нет. И ведь не врут — были дешевые билеты. Но только три. И — вчера. Как в той миниатюре Карцева про раков.

Кто диктует тарифы?

Вопреки расхожему мнению, ни авиакасы трансагентства, ни



КОМПАЖ ИРИНЫ КУРАВКОВОЙ

аэропорт никакого отношения не имеют к стоимости билетов — тарифы на свои услуги диктуют исключительно авиакомпании-перевозчики, не являющиеся монополистами, а по мере волеизъявления цены и условия. А не устраивает, поезжай хоть на поезде, хоть на авто или топай по шпалам. Волюному — воля. И так работают практически все авиакомпании. В том числе и зарубежные. Многие компании на каждой линии для привлечения пассажиров устанавливают порой до 50 ставок, предлагают льготные тарифы для молодежи, студентов, семейные, «туда-обратно», на билеты, приобретаемые за полгода... И это тоже рекламный ход. Повсеместно идет конкурентная борьба за пассажира. Так, к примеру, недавно «увела» часть магнитогорских пассажиров, вылетавших в Москву, челябинская авиакомпания, продавая билеты на Москву по демпинговым ценам, чуть ли не по две тысячи рублей в оба конца.

В сравнении с «советскими» годами мы стали летать более чем

вдвое реже. Если в 1990 году Аэрофлот перевез 130 миллионов пассажиров при тогдашней численности населения 230 миллионов человек, то российские авиакомпании за прошлый год перевезли 40 миллионов пассажиров при населении России 140 миллионов человек. Примерно с 2003 года пассажиропоток из Магнитогорска на основном московском направлении ежегодно рос на 15–20 процентов. Но, в основном, это командированные, бизнесмены и прочий деловой люд. В общей массе пассажиров их всего три процента, но на них, летящих в столицу по пять-шесть и более раз в месяц, приходится львиная доля воздушных перевозок. Так что «простой» магнитогорец в Москву практически не летает, разве что по каким-то уж очень неотложным делам, но отнюдь не послушать оперу в Большом или побывать в Третьяковке.

Дешевле до Нью-Йорка

Стоит ли говорить о том, что главная причина нашей нелет-

ности — заоблачные цены на билеты? В России, если отталкиваться от «пассажиро-километра», стоимость перелета минимум вдвое выше, чем за «бугром». Сказывается стоимость авиационного керосина, которая у нас гораздо выше, чем «там», и вдвое больший расход топлива у отечественной авиатехники. Так, если, к примеру, ТУ-154 за час полета расходует 5–5,5 тонны самого дорогого в мире керосина, то аналогичный по грузке «бонинг» или А-320 расходует всего 2,6 тонны. А в формировании цены билета топливная составляющая — около 60 процентов. Многие российские авиакомпании приобретают в лизинг иностранное экономичные суда, но ничего не выигрывают, так как платят громадные пошлины. Кроме того, если все авиаперевозчики в мире работают на рентабельности 5–8 процентов, то российские компании якобы вынуждены закладывать рентабельность в 20–25 процентов, чтобы обезопасить себя от инфляции, скачков цен на топли-

во и других внутренних катаклизмов. И, жадничая, чтобы получить побольше прибыли, поднимают цены, мотивируя лукаво, что без рентабельности самолеты не летают. И получается замкнутый круг: высокие цены отпугивают пассажиров, а при хроническом недогрузе «обортов» перевозчики вынуждены снимать рейсы. Так, к примеру, в прошлом году из Магнитогорска ушли две авиакомпании из трех, осуществлявших рейсы в Москву. Из-за растущих лавинообразно цен еще в 2004 году от чартерных рейсов в Минводы был вынужден отказаться наш металлургический комбинат, организовавший в свое время комфортную доставку трудящихся в свою южную здравницу. Одно время люди добирались в санаторий «Ессентуки» своим ходом, затем комбинат организовал доставку на комфортабельном автобусе. Долгую поездку скрашивали экскурсии по некоторым городам, находящимся на маршруте, телевизоры в салоне. Уже обсуж-

дали возможность приобретения автобуса со спальными местами. Но как бы то ни было, 38–40 часов в дороге — это утомительно. Самолетом — лучше. И сейчас комбинат, его профком пытаются вести некие переговоры с одной авиакомпанией об организации чартерных рейсов. Хотя говорить о решении проблемы преждевременно: средства нужны запредельные, а бюджет 2008 года уже утвержден. Кстати, стоимость «нечартерного» билета до Ессентуков через Москву и обратно сейчас около 27 тысяч рублей. Для сравнения: из Уфы в Сочи через Москву совсем недавно можно было долететь всего за 3,5 тысячи рублей, из Москвы до Лондона — за 6120 рублей, а до Нью-Йорка — за девять тысяч.

По своим правилам

Безусловно, авиаперевозчики, как и любая коммерческая структура, не являющаяся монополистом, волею самостоятельно определять свою финансовую политику. Но и пассажиры должны иметь выбор и при желании пользоваться услугами других компаний. У магнитогорцев такого выбора сейчас нет, у нас осталась только одна авиакомпания — ЮТЭЙР, де-факто — монополист. И какой у нас выбор? Вылетать из Уфы, из Челябинска?

— Не факт, что эта «овчинка» всегда будет стоить «выделкин». Не думаю, что ссылки на экономическую неустойчивость корректны: какая-никакая, а стабильность у нас есть. И честная игра на рынке, по логике, должна отражаться на снижении стоимости перевозок. Тем более тогда, когда самолеты у нас летают с постоянным недогрузом, подполустым. Во всем мире в таких случаях авиакомпании снижают цены на билеты до минимума. У нас же перевозчики в большинстве своем подобны собаке на сене: стоят с тарифами насмерть. Оно и понятно: ведь из Магнитки летают в ту же Москву, в основном, «вынужденные» пассажиры за счет предприятий и фирм, «обычные» же, видимо, погоды, по разумению перевозчиков, не делают.

Шатко или валко, но мы идем к цивилизованному рынку — будет достигнут порядок и в области воздушных перевозок. Хочется верить, что и государство сумеет, не выкручивая рук авиакомпантам, заставить их действовать в интересах людей.

ЮРИЙ БАЛАБАНОВ.

М ПОРТФЕЛЬ НОВОСТЕЙ

Диплом за социалку

МАГНИТОГОРСКИЙ металлургический комбинат стал победителем Всероссийского конкурса «Российская организация высокой социальной эффективности».

По итогам деятельности в социальной сфере в 2007 году ОАО «ММК» награждено дипломом III степени в номинации «Реализация социальных программ». Конкурсе организован Минэкономразвития и торговли РФ, Министерством здравоохранения и социального развития с участием органов исполнительной власти, общероссийских объединений работодателей и профсоюзов. Проводится он с 2000 года для привлечения внимания к решению социальных вопросов, демонстрации высокой социальной ответственности на лучших примерах, а также широкого распространения и поощрения положительного опыта.

ММК неоднократно становился победителем Всероссийского и отраслевого конкурсов «Российская организация высокой социальной эффективности». В разные годы ММК получал дипломы победителя в номинациях «Квалификация кадров, система их подготовки и переподготовки», «Оплата труда и социальные выплаты», «Природоохранная деятельность и ресурсосбережение», в отраслевой номинации «Металлургия», а также награждался грамотой «За достижения в организации социальной работы».

Здоровый интерес

СПИКЕР ГОРОДСКОГО Собрания Александр Морозов принял участие в работе Координационного совета Челябинской области руководителей представительных органов местного самоуправления России, которое прошло в Перми.

Основная тема — пути повышения доступности и качества муниципального здравоохранения. Как отметил Александр Морозов, тема особенно интересна в связи с реализацией национального проекта «Здоровье». «Такой обмен опытом между муниципальными образованиями в данном вопросе я считаю важным, поскольку какие-то полезные новации, уже опробованные нашими коллегами из других городов, мы можем внедрять с учетом узких мест и ошибок», — пояснил председатель городского Собрания. Вместе с ним в работе Координационного совета принял участие заместитель начальника управления здравоохранения администрации Магнитогорска Дмитрий Коваленко.

Вниманию избирателей Одномандатного избирательного Орджоникидзевского округа № 19!

20 февраля с 14 до 18 часов в общественной приемной депутата Законодательного собрания Челябинской области Виктора Филипповича РАШНИКОВА (ул. Труда, 14) прием ведут помощники депутата.
Предварительная запись по телефону 30-22-68.

Вниманию избирателей!

20 февраля с 14 до 18 часов в объединенной общественной приемной членов фракции «Единая Россия», депутата Государственной Думы и депутатов Законодательного собрания Челябинской области (пр. Пушкина, 19) состоится прием избирателей. Прием ведут помощники депутатов.
Предварительная запись по телефону 248-298.

ForexClub Юлет ЧТО? ГДЕ? КОГДА? ПРИБЫЛЬ 20% В МЕСЯЦ — ЭТО НОРМА!



Тел: 23-19-18,
23-68-63.

Посетите
бесплатный
ознакомительный
семинар
по биржевой
торговле

21 февраля (четверг) в 18.30,
а также 23 февраля (суббота) в 11.00.

Адрес: ул. Комсомольская, 18
Возраст и образование значения не имеют.
Книга в подарок.

Лицензия № 023171

БЕГУЩАЯ СТРОКА

Спасатели

Сегодня в Миассе стартуют X областные соревнования по спасательному многоборью, посвященные пятидесятилетию поисково-спасательной службы. В сборной команде области Магнитку представляют спасатели Александр Овчинников и Евгений Корягин. Состоится закладка мемориальной доски «На шике жизни» на горе Двуглавая память альпинистов Южного Урала.

Выставка

Завтра в выставочном зале факультета изобразительных искусств и дизайна МаГУ (пр. Ленина, 112/2) состоится открытие персональной выставки московского живописца Льва Дьяконовича. Произведения Льва Федоровича находятся ныне в собраниях российских музеев, в частных коллекциях и галереях России, Германии, Мексики. Для магнитогорской экспозиции он представил более трех десятков своих работ. Вход на выставку свободный. А работать она будет до 28 февраля ежедневно, кроме воскресенья, с 11 до 18 часов.

ФРАЗА

Любой объект доступен
любой критике.

РОЛАН БАРТ

ЦИФРА

20 Таков средний «возраст»
российских самолетов.

ЛЕТ

Как «Ниссан» вписался в план

ЕСТЬ КОНТАКТ

ПРЕДСТАВИТЕЛИ ОАО «ММК», Санкт-петербургского ЗАО «Интеркос-IV» и итальянской холдинговой компании CLN S.p.A., специализирующейся на производстве компонентов для автопрома, провели консультации по определению состава оборудования для завода штампованных компонентов, который разместится в крупнейшем промышленном спутнике Санкт-Петербурга — городе Колпино.

Напомним, что весьма амбициозный колпинский проект Магнитки

предусматривает создание не только производства штампованных и штампованных компонентов для автомобильных кузовов и деталей бытовой техники из листового металла, но и сервисного металлоцентра. Продукция нового предприятия предназначена как для строящихся и действующих в России автомобильных заводов (Ford, Toyota, General Motors Company, Nissan), так и для заводов бытовой техники (Bosch-Siemens, Electrolux), а сервисный металлоцентр будет ориентирован на строительный сектор, машиностроение, судостроение и других потребителей Северо-Западного федерального округа.

Серьезная подготовка к реализации на территории Ленинградской

области «автосборочного» проекта началась в августе прошлого года, когда ММК приобрел 75 процентов акций ЗАО «Интеркос-IV», работающего в сфере производства крупногабаритных штампов, прессформ весом до 70 тонн и штампованных деталей для автомобилестроения и заводов по производству бытовой техники. В начале сентября губернатор Санкт-Петербурга Валентина Матвиенко и председатель совета директоров ОАО «ММК» Виктор Рашников подписали Соглашение об осуществлении инвестиций. А 21 декабря в Колпино состоялась торжественная церемония закладки первого камня в фундамент завода, которая вызвала огромный интерес.

Событие почил присутствием даже Президент России Владимир Путин.

Комментируя в прошлый четверг подписание меморандума с итальянской холдинговой компанией CLN S.p.A., выступавшей в роли технического консультанта проекта, председатель совета директоров ОАО «ММК» Виктор Рашников сказал: «Уверен, что опыт, знания и компетенция в области штамповочного и сборочного производства наших итальянских партнеров будут способствовать максимальному удовлетворению требований потребителей продукции нового предприятия и повышению эффективности реализации данного проекта».