Нынешний отпускной сезон ознаменуется серьезным новшеством: в России официально вводятся невозвратные авиабилеты. Продавать их на законных основаниях смогут, в том числе, зарубежные компании, чьи рейсы вылетают из нашей страны. Горькую пилюлю для пассажиров приправили обнадеживающим обещанием: места на рейсах по таким тарифам будут стоить дешевле.

Обычно авиаперевозчики закладывают в цену билетов в том числе и риск, что часть путешественников откажется от полета, деньги придется вернуть и возникнут убытки из-за пустых кресел. При новом раскладе такие издержки им не грозят, а значит, и стоимость перевозки для пассажиров можно снизить. Впрочем, в самом законе приятные перспективы не прописаны. Однако содержится ряд гарантий, которые помогут пассажирам в ряде случаев отстоять свои интересы

Новые правила вводят альтернативу: авиакомпания и пассажир могут заключить договор с условием о возврате провозной платы при отказе от полета либо – «невозвратный» договор. Разумеется, необходимая информация о виде договора должна будет предоставляться гражданам в наглядной форме перед приобретением билета.

Обратите внимание: даже при покупке с условием возврата последствия отказа от полета будут существенно отличаться от прежних правил. Новая редакция статьи 108 Воздушного кодекса РФ значительно расширена и дополнена. Вот основные пункты, которые стоит знать пассажиру:

Если вы приобретаете билет с условием о возможности возврата и сдаете его не позднее чем за 24 часа до начала регистрации на рейс, то авиакомпания должна будет вернуть уплаченную сумму, но вправе удержать «фактичес-ки понесенные расходы, связанные с исполнением обязательств по договору воздушной перевозки пассажира». Перечень расходов, которые авиакомпания сможет списать на свои издержки, будет установлен уполномоченным органом в области гражданской авиации (согласно пункту 4 статьи 107 Воздушного кодекса РФ в новой редакции). Пассажир в любом случае вправе потребовать полный расклад с указанием всех расходов и сумм в письменной форме.

Если вы покупаете билет с условием о возврате и сдаете его в последние сутки, но до окончания регистрации на рейс, авиаперевозчик вправе удержать свои фактические расходы, а также неустойку в размере до четверти стоимости билета.

При возврате билета после окончания регистрации на рейс пассажиру не выплатят ни копейки. Чтобы урегулировать взаимоотношения перевозчиков и клиентов и был придуман новый закон. В числе первых проголосовал за него бывший глава Петропавловск-Камчатского городского округа, а ныне депутат Государственной думы РФ Константин Слыщенко.

В последнее время все чаще складывается впечатление, что с ним случилось раздвоение личности. Так психиатры называют очень редкое расстройство, при котором личность разделяется, и возникает ощущение, что в одном теле существует несколько разных людей. В нашем случае кажется, что один господин Слыщенко заседает и голосует в нижней палате парламента, а другой выступает перед избирателями на полуострове и пишет посты на своей странице в Фейсбуке.

Похоже, что именно Слыщенко - номер один 20 июля нынешнего года уверенно и без колебаний подал свой голос за принятие закона, который предусматривает отмену при покупке дешевых невозвратных авиабилетов права на бесплатный провоз багажа. О нем «Вести» подробно рассказывали в предыдущем номере 2 августа.

Между тем, сообщение в популярной социальной сети, вероятно, написал Слыщенко номер два. Депутат заявил, что в связи с поступившими обращениями избирателей по поводу бесплатного провоза багажа он направил запросы в Министерство транспорта РФ и в ПАО «Аэрофлот» с просьбой разъяснить применение этих норм для Дальнего Востока и, в частности, для Камчатки.
«Согласно пояснительной записке, концепция закона заключалась именно в снижении тарифов на рейсы бюджетных авиакомпаний (лоукостеров), и очень важно, чтобы подобные изменения, напротив, не привели к удорожанию цен на авиаперелеты. Вопрос находится на моем особом контроле», – заявил в Интернете бывший глава администрации ПКГО. В подтверждение своих слов он даже поместил рядом фотокопию своего обращения в вышеназванные структуры.
Из этой бумаги становится понятно: депутат просит предоставить ему информацию о количестве невозвратных билетов, реализуемых для перелетов в дальневосточные регионы. Кроме того его интересует, распространяются ли нормы Федерального закона от 29 июля 2017 года «О внесении изменений в Воздушный кодекс Российской Федерации в части провоза багажа» на рейсы авиакомпаний «Россия» и «Аэрофлот – Российские авиалинии» по маршрутам Москва – Петропавловск-Камчатский – Москва.
После такого демарша нам трудно понять, что творилось в черепной коробке отставного прапорщика, когда он голосовал за непонятный ему закон, который фактически противоречит интересам камчатских избирателей. Чем настолько важным он занят был накануне третьего чтения, если даже не успел ознакомиться с расчетами и пояснениями, которые перед принятием документа готовили профильные комитеты Госдумы? Возможно, теперь он пытается, не нарушая партийную дисциплину, сохранить симпатии земляков, и усидеть таким образом сразу на двух стульях. Но это еще не удавалось ни одному седалищу.
Напомним, что 29 июля президент России Владимир Путин подписал закон, позволяющий авиакомпаниям продавать невозвратные билеты без бесплатного провоза багажа. До этого он был принят Госдумой и Советом Федерации. Закон вступит в силу через 60 дней со дня публикации. Считается, что нововведение призвано предоставить пассажирам возможность летать дешевле, если они могут делать это налегке. Так, при покупке невозвратного билета, пассажир будет обязан оплачивать услугу воздушной перевозки, а при сдаче багажа и его провоз. Владельцы возвратных билетов смогут провозить свой багаж бесплатно. Платить придется только в том случае, если вес груза превысит установленные нормы.
Специально для господина Слыщенко, который голосует, сам не зная за что, поясним: закон об отмене бесплатного багажа действительно направлен на поддержку компаний-лоукостеров, которые стремятся к максимальному снижению цен на авиаперевозки за счет снижения количества и качества предоставляемых пассажирам услуг. Собственно, как говорят, закон и был пролоббирован российским лоукостером «Победа», являющимся дочерним предприятием «Аэрофлота».
Люди, пользующиеся услугами таких перевозчиков, платят не за общий пакет услуг, а за каждую опцию по отдельности. Можно зарегистрироваться на рейс в Интернете, отказаться от бортового питания, права выбора места в салоне или от бесплатных килограммов багажа. За счет этого во всем мире билеты лоукостеров стоят значительно дешевле. Например, билеты на рейсы ирландской бюджетной авиакомпании Ryanair в любую точку Европы можно приобрести по цене от 10 до 30 евро. При этом российские

лоукостеры из европейской части страны на Камчатку не летают, и летать, очевидно, никогда не будут. Для них это не выгодно, и, следовательно, незачем даже обзаводиться соответствующим авиапарком.
Невозвратные билеты появились в России в 2014 году. Но сдать при отказе от полета такой билет в кассу и получить за него деньги обратно нельзя. Как указано на сайте авиа-перевозчика, у «Аэрофлота» невозвратными являются два тарифа. Это «Промо-эконом» и «Бюджет-эконом». Именно за ними в последние годы охотится большинство камчатцев, не имеющих возможности вылетать за пределы полуострова по более высоким ценам.
Конечно, господин Слыщенко курсирует между Мос-квой и Петропавловском не за свой счет. Ему перелеты оплачивает федеральный бюджет. Но даже бывшему прапорщику следовало бы знать, что перевозки на Дальний Восток убыточны для авиакомпаний. Тот же «Аэрофлот», например, согласно официально опубликованным данным, теряет около трех миллионов рублей с каждого рейса из столицы на наш полуостров и обратно даже при полной загрузке лайнера.
Поэтому часть билетов субсидирует государство. По специальному тарифу их могут приобрести молодые люди в возрасте до 23 лет, а также пенсионеры. Льготный билет до Москвы и Санкт-Петербурга льготники могут купить за 7500 рублей. До Новосибирска перелет стоит 6200 рублей, а до Владивостока - 6000 рублей. В сезоне 2017 льготными тарифами смогут воспользоваться 447 тысяч пассажиров. Из государственной казны на реализацию субсидированной программы выделено 2,9 миллиарда рублей.
Более того, для тех, кто не попадает в число льготников, «Аэрофлот» продлил действие «плоских» тарифов до 2018 года. Крупнейший российский перевозчик будет летать из Москвы в пять городов Дальневосточного Федерального округа по фиксированным ценам на билеты экономкласса. Компания также расширила число городов – участников программы, включив в нее Магадан. «Плоская» стоимость билета из Москвы в Петропавловск-Камчатский составляет 13,2 тысячи руб-лей в одну сторону, или 22 тысячи рублей в оба конца.
Это выглядит как социальная нагрузка: программа запущена в соответствии с политикой государства, которое провозглашает повышение мобильности населения, в том числе путем улучшения транспортной доступности регионов страны. «Аэрофлот» в итоге получил по этим направлениям практически 90–95 процентов загрузки рейсов в экономклассе в течение года, но рейсы на Дальний Восток стали приносить финансовые потери.
До сих пор увеличивать рентабельность полетов на Камчатку можно было только за счет коммерческих тарифов бизнес-класса и комфорт-класса. Их стоимость может достигать 162 тысяч рублей. Теперь же компания официально получит право повысить свои доходы за счет полной оплаты всего багажа, причем снизить цену билетов для тех, кто летит налегке, ее никто не обязывает.
Наверное, каждый житель полуострова хоть раз летал из Петропавловска в Москву и знает, что пассажиров с одним лишь портфелем или легким рюкзачком в елизовском аэропорту можно заносить в Красную книгу. Во-первых, дальность перелета и продолжительность путешествия чаще всего таковы, что без какого-то количества вещей просто не обойтись. Исключение составляют только командированные, которые отправляются по делам в столицу на два-три дня. Во-вторых, слишком уж велика

разница в климатических условиях между Камчаткой и европейской частью России. Скажем, если в апреле в Москве уже совсем тепло, то у нас еще лежит снег. Как обойтись без теплой одежды?!

Не пройдет и двух месяцев, как люди, покупая невозвратные билеты, будут вынуждены доплачивать за свой багаж. Также закон вносит изменения в содержание понятий «ручная кладь» и «вещи, находящиеся при пассажире». Новый закон фактичес-ки не содержит нормативного акта, в котором прописаны минимальные нормы для авиакомпаний. Если до вступ-ления документа в силу эти пробелы не будут восполнены, перевозчики смогут устанавливать нулевые нормы ручной клади. И за нее тоже придется платить.

«Это обстоятельство будет вынуждать пассажиров приобретать билеты по более дорогому тарифу, включающему привычные условия провоза багажа и ручной клади, что может привести не к запланированному снижению стоимости авиаперевозок, а к фактическому удорожанию билетов для граждан», – заостряет внимание сенатор Андрей Клишас. По-видимому, он, в отличие от депутата Слыщенко, все-таки разобрался в тонкостях новых правил.

Либо авторы закона об отмене бесплатного багажа, подобно господину Слыщенко, вообще не понимают, какие проблемы связаны с жизнью на Дальнем Востоке, либо демонстрируют свое отношение к федеральному округу как к чемодану без ручки: нести тяжело, а выбросить жалко. Пока российское министерство по развитию Дальнего Востока привлекает инвесторов, дальневосточники, недовольные высокими ценами и низкими зарплатами, стремятся уехать в центральную Россию.

Дальневосточное министерство 11 января нынешнего года отправило на подпись премьер-министру Дмитрию Медведеву концепцию демографического развития региона. По словам главы ведомства Александра Галушки, документ фиксирует очевидную цель: добиться притока населения. В программе предлагаются конкретные предложения по стимулированию рождаемости, решению жилищных проблем, снижению смертности, созданию комфортных условий для проживания. А пока население восточных окраин страны убывает. И никакие бесплатные земельные наделы вроде «дальневосточного гектара» не могут этому воспрепятствовать.

Согласно данным социологических исследований, россияне готовы переехать на Дальний Восток при определенных льготах, связанных с материальным благосостоянием. К таким выводам пришел исследовательский центр Superjob. По данным опроса, 83 процента соискателей работы согласятся отправиться на другой конец страны ради жилья и высоких зарплат.

При этом льготы, напрямую связанные с материальным благосостоянием, являются самыми востребованными. Шесть из десяти респондентов (62 процента) готовы ехать сюда при условии дотаций на аренду квартиры. Ради высокой зарплаты – 59 процентов опрошенных. Зато возможность получить участок земли для строительства дома и ведения хозяйства привлекает лишь каждого третьего потенциального переселенца. Вывод один: привлекательность Дальнего Востока заключается вовсе не в дармовых гектарах земли, а в более высоком по сравнению с другими регионами уровне жизни. Которого, увы, пока нет.

Дмитрий ЧЕРНОВ