

Евгению Дитриху, министру транспорта РФ, несколько дней назад не повезло. Он получил тревожное письмо от Общероссийского объединения пассажиров (есть, оказывается, такое): «В адрес объединения поступают многочисленные обращения от пассажирского сообщества жителей регионов Дальневосточного федерального округа, которые сообщают, что с 1 января 2020 года нет в продаже авиабилетов из городов Южно-Сахалинск, Хабаровск, Петропавловск-Камчатский, Владивосток, Магадан в Москву. Фактически сложилась ситуация, при которой более четырех миллионов жителей ДФО остались без прямого сообщения со столицей России».

Журналисты нашей газеты дозвонились до нескольких дальневосточных компаний, занимающихся продажей авиабилетов, там подтвердили, что, действительно, продажи билетов на рейсы авиакомпании «Аэрофлот – российские авиалинии» до Москвы с 1 января 2020 года нет. Что произошло?

Эту проблему полномочный представитель Президента России в Дальневосточном федеральном округе (ДФО) вице-премьер Юрий Трутнев пытается не замечать.

Раздраженное молчание членов Правительства РФ продиктовано позицией руководства компании ПАО «Аэрофлот – российские авиалинии». Оно требует дополнительных средств (около 10 млрд рублей) в 2020 году для компенсации так называемых «плоских» тарифов на перевозку дальневосточников из медвежьих углов до столицы России-матушки. Свое решение генеральный директор «Аэрофлота» Василий Савельев озвучил еще два месяца назад: «Плоские тарифы – не рыночная тема. Она серьезным бременем ложится на экономику авиакомпании... с «плоским» тарифом надо расставаться».

После заявления руководителя, по сути дела, единственной крупной компании, занимающейся авиаперевозками пассажиров с Дальнего Востока до Москвы, в правительстве началась энергичная подкованная игра. Суть ее состояла в следующем: проучить «вымогателя», заставить его снизить сумму требуемой компенсации примитивными административными мерами. Как мы видим, из этого ничего не получилось. Согласись авиакомпания на условия правительства, бизнес «Аэрофлота» войдет в крутое пике, и его постигнет участь авиакомпании «Трансаэро».

Рыночные механизмы управления экономикой нельзя подменять матерно-командной системой. Господин Савельев неспроста уперся на переговорах. Он понимает, что время работает на него. Осталось подождать совсем немного, когда возмущение дальневосточников из едва слышного бульканья превратится в мощное бурление. Социальное негодование падет на головы Правительства РФ и глав дальневосточных регионов.

Чем грозит жителям ДФО отсутствие «плоских» тарифов?

Существенно возрастет стоимость авиабилетов до Москвы. Если сегодня билет в эконом-классе «туда и обратно» стоит около 27 тысяч рублей, а для льготных категорий граждан – 12 тысяч рублей, то с 2020 года эта цена подпрыгнет до отметки 55–60 тысяч. Напомню, что билет в бизнес-классе равняется 150 тысячам отечественных дензнаков, в классе повышенного комфорта – около 75–80 тысяч.

После подобных «прорывных» экономических решений отток населения с Дальнего Востока станет еще более интенсивным.

После пенсионной реформы это будет второй по силе удар по социальному самочувствию жителей ДФО и доверию к органам исполнительной и представительной власти. Выдвиженцам от партии власти «Единая Россия» придется срочно перековываться в «самовыдвиженцев». В этом случае как политическая сила партия «Единая Россия» на Дальнем Востоке может перестать существовать. Отныне лозунг дальневосточных региональных партийных организаций «ЕР» может быть только один: «Даешь плоские тарифы!».

Полпред по ДФО Юрий Трутнев же может записать фразу «Вот тебе, бабушка, и Юрьев день!» на свой счет.

Вячеслав СКАЛАЦКИЙ