

...Но произойдут ли реальные изменения?



10 июня поздно вечером в Министерстве транспорта РФ закончилось совещание по ситуации на рынке туристической авиаперевозки. Насколько серьезна эта ситуация, можно судить по составу присутствующих: зам. министра Валерий Окулов, зам. руководителя Росавиации Олег Клим, руководитель Ростуризма Анатолий Ярочкин, другие представители авиавластей и туризма.

Первым результатом встречи стал вылет в 1.30 ночи 11 июня (задержка 2 часа) из Новосибирска многострадального рейса с туристами в Бургас. Вместо Bulgaria Air, не получившей разрешения на выполнение программы, взлетел борт а/к S7. А ведь еще на 18.00 10 июня рассматривался вариант перелета а/к «Татарстан» до Казани, а уже оттуда Bulgaria Air на Бургас.

Правда, перевозку S7 пришлось выполнить по расценкам, заплаченным туроператорами Bulgaria Air. И, как было сказано на совещании, для S7 рейс не был прибыльным, так как перевозчик недополучил порядка 25 тыс. евро. Почему цены на рынке так разнятся? Ведь «Трансаэро» держит планку стоимости билета в тот же Бургас из Москвы на уровне 180 евро за кресло, а S7 – 240? Мелькнул термин «экономика авиакомпаний», и вопрос остался открытым.

Меньше повезло туристам с московского рейса Sky Express в Бургас. «Программа стартовала 31 мая, – рассказал коммерческий директор компании-заказчика ICS Travel Group Дмитрий Филатовский. – 4 и 7 июня все вылеты производились по плану. А 11-го «Сибирь» как назначенный перевозчик отказала в полете, предложив свои услуги, но с другими днями вылетов. В таком случае мы подвели бы туристов, поэтому Sky Express все-таки взлетел, но не в Бургас, а в местечко Горна-Оряховица, где есть международный аэропорт. Доставку 132 туристов на курорты, расположенные в 220 км, организовали автобусами». По поводу действий «Сибири» Дмитрий Филатовский заметил, что заботу о людях в авиакомпании следовало бы подтверждать не словами. Таким образом, пищи для размышлений высоким сторонам, собравшимся в Минтрансе, было предостаточно. Руководитель комитета по транспорту АТОР Дмитрий Горин, присутствовавший на совещании, считает, что мероприятие оказалось весьма плодотворным как в плане решения оперативных проблем, так и в плане выработки стратегической политики. «Чартерные авиакомпании, не имевшие разрешения на полеты, но тем не менее заключившие с туроператорами договоры на перевозку, тем самым грубо нарушили закон, – считает г-н Горин. – Со своей стороны, туристическим компаниям следовало бы обращать внимание на наличие у а/к соответствующих допусков. Данные о назначенных перевозчиках публикуются на официальном сайте Росавиации 1–10 февраля на лето и 1–10 сентября – на зимний сезон».

Эксперт полагает, что рабочая группа из представителей авиации и турбизнеса, которая будет создана на постоянной основе, поможет более оперативно отслеживать текущую информацию. Поступило также предложение Росавиации к АТОР предоставлять сведения по прогнозируемым турпотокам, «чтобы заранее оценить

возможности авиакомпаний по перевозке пассажиров». Что касается ответа на вопрос, прекратится ли, наконец, чехарда с назначенными перевозчиками, то он выглядит весьма дипломатично, то есть расплывчато. Из стенограммы совещания: «Минтранс рассмотрит возможность изменения процедуры рассмотрения заявок при формировании чартерных программ... Будет поставлен вопрос возможности расширения российских назначенных перевозчиков».