

С середины следующего года пассажиров российских авиакомпаний начнут страховать от банкротств авиаперевозчиков.

Такие инициативы прописаны в новом законопроекте, опубликованном для обсуждения на сайте минтранса. Предполагается, что клиенты перевозчика, лишённого сертификата эксплуатанта, смогут долететь до пункта назначения за счет страховщиков, с которыми авиакомпания должна заранее заключить договор. Страховые взносы авиаперевозчиков будут аккумулироваться в специальном Страховом клиринговом центре, созданном на базе Российской ассоциации авиационных и космических страховщиков (РААКС).

За счет отчислений авиакомпаний планируется сформировать своеобразную финансовую «подушку безопасности», в роли которой раньше выступал федеральный бюджет. К примеру, в 2008 году на перевозку пассажиров «недееспособных» авиаперевозчиков в государственной казне было заложено восемь миллиардов рублей. Постепенно эта сумма сокращалась – в текущем году на подстраховку авиабанкротов планировалось потратить порядка 300 миллионов рублей. А в следующем году, согласно предложению минтранса, такого резерва попросту не будет. Если законопроект транспортного ведомства примут без изменений, уже через полгода право выполнять внутренние и международные коммерческие рейсы будут иметь только игроки авиарынка, вошедшие в систему страхового гарантирования авиаперевозок.

Инициатива минтранса, призванная нивелировать неудобства пассажиров, которые купили билеты на рейсы обанкротившейся или лишённой сертификата эксплуатанта авиакомпании, не нашла понимания ни среди перевозчиков, ни среди страховщиков. Как прокомментировал ситуацию представитель одной из крупнейших российских авиакомпаний, законопроект обязывает успешных перевозчиков финансировать и страховать убыточность других перевозчиков за счет собственных средств или денег, получаемых от пассажиров, что противоречит всем законам рынка.

Представители опрошенных «РГ» страховых компаний считают, что заботиться о пассажирах обанкротившихся перевозчиков или игроков рынка, у которых отозвали лицензию, должно ведомство, которое эти лицензии выдает и отзывает. Сейчас отзывом

сертификатов эксплуатантов у авиакомпаний в нашей стране занимается Ространснадзор. Осенью этого года лицензии лишились восемь российских перевозчиков, а в обозримом будущем надзорное ведомство планирует приостановить действие сертификатов еще 30 компаний. С учетом того, что при критическом количестве страховых исков гарантийный фонд, согласно проекту минтранса, будет уполномочен занимать средства у других членов РААКС, нежелание страховщиков участвовать в «круговой поруке» становится вполне понятным.

Фактически же спонсорами новой системы страхового гарантирования авиаперевозок станут пассажиры российских авиакомпаний. «Нет сомнений, что перевозчики будут закладывать размер страховых взносов в цену авиабилета, что приведет к увеличению стоимости авиауслуг», – отмечает директор консалтинговой группы «Инфомост» Борис Рыбак.

Есть еще один важный момент, который напрямую коснется региональных рынков авиаперевозок. Многие страховщики, работающие на авиарынке, предпочитают работать с проверенными клиентами и будут отказывать в заключении договора ненадежным с их точки зрения авиакомпаниям. Кроме того, размер страхового взноса авиаперевозчика будет зависеть от количества совершаемых рейсов, что сделает сотрудничество с небольшими региональными авиакомпаниями невыгодным с точки зрения авиастроховщиков.

В Северо-Западном федеральном округе под удар попадает единственный в Псковской области региональный авиаперевозчик, который совершает регулярные рейсы из Пскова в Москву по понедельникам, средам и пятницам. В Вологодской области региональная авиакомпания летает в столицу по вторникам и четвергам. Если законопроект минтранса утвердят, авиарынки Пскова и Вологды рискуют остаться без регулярного авиасообщения, а жители этих северо-западных регионов смогут добираться до Москвы исключительно наземным транспортом.

Авиационным рынкам других регионов СЗФО, где основной процент пассажиропотока приходится на крупные и относительно стабильные федеральные авиакомпании, грозит удорожание авиаперевозок. Как подсчитали эксперты «РГ», новация прибавит к цене билета не больше одного-двух процентов. Однако не исключено, что найдутся перевозчики, чьи рейсы подорожают «под шумок» на 5–10 процентов. К примеру, если сейчас самый дешевый билет из Мурманска или Нарьян-Мара в Москву можно купить за шесть-семь тысяч рублей в одну сторону, через полгода он может подорожать до семи-восьми тысяч.

При этом инициатива минтранса, по мнению экспертов «РГ», практически исключает приход новых перевозчиков в российские регионы. Поэтому в случае принятия новых страховых правил цены на авиабилеты будут зависеть от политики уже работающих на рынке крупных игроков. Все последствия такого «санкционированного» монополизма можно было наблюдать летом прошлого года в Калининградской области, когда билеты экономкласса из Калининграда в Москву подорожали до 10–15 тысяч рублей в одну сторону. Одной из причин всплеска цен стала слабая конкуренция на воздушном рынке эксклава.

Кстати

По информации Росавиации, сейчас действующий сертификат эксплуатанта имеют 127 российских авиакомпаний. С начала года количество коммерческих перевозчиков снизилось на 20 процентов.

Источник: Российская газета, № 293, 28.12.11

Автор: Вылегжанина У.