

ВЛИЯНИЕ САНКЦИЙ НА ГРАЖДАНСКУЮ АВИАЦИОННУЮ ОТРАСЛЬ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Воронкевич Алена Борисовна

Финансовый университет, Москва, Россия

E-mail: zmeyak@mail.ru

Авиационный потенциал России ассоциируется, в первую очередь, с военными работами. Гражданская авиация в большинстве своем состоит из взятых в аренду или лизинг самолетов с их техническим обслуживанием за границей. В таких условиях неудивительно, что в августе под ударом санкций оказался российский лоукостер Дорлёт, полностью обслуживавшийся вне страны. В результате Россия потеряла лишь небольшие денежные средства, возвращенные пассажирам за купленные билеты. По мнению аналитиков электронного журнала «Взгляд», это был предупредительный выстрел, и дальнейшее развитие событий может привести к неоднозначным последствиям.

Однако России есть чем ответить, и если эта авиационная война продолжится и под санкции попадут такие киты рынка, как Аэрофлот и Трансаэро, Правительство может принять крайне невыгодные западу обратные меры.

Во-первых, Россия не связана обязательствами Соглашения о транзите по международным воздушным линиям (IATA), а значит, имеет возможность введения любых ограничений воздушного транзита над ее территорией. Центральное географическое положение страны обуславливает значимость ее воздушного пространства для международных перелетов из Европы на Восток. Один только запрет на полеты через Сибирь приведет к увеличению продолжительности рейсов на три часа и грозит вынужденными дополнительными посадками. В итоге стоимость авиабилета может вырасти на 50-70%.

Во-вторых, в случае прекращения рейсов в Европу, россияне не смогут отдыхать на любимых пляжах, однако появится повод обратить внимание на внутрироссийский туризм и азиатские направления. В свою очередь, Европа потеряет на этом огромную сумму денег.

Однако на сегодняшний день при масштабном аннулировании договоров лизинга и аренды Россия не сможет в короткие сроки найти достойную замену западным самолетам, так как для этого нет наработанной базы. Не один год уже идет активная доработка отечественной модели маленького гражданского самолета SuperJet-100, а также ведутся разработки первого российского среднемагистрального самолета Ту-214СМ. По проектным расчетам он появится в производстве не ранее 2020 года. Пилоты и инженеры в России также есть, но устаревшее оборудование для обучения и медицинская непригодность многих россиян не позволяют использовать собственные человеческие ресурсы. Этим как раз обусловлены абсурдные, на первый взгляд, правительственные распоряжения о привлечении иностранных граждан в качестве пилотов на российские воздушные суда.

Так или иначе, дальнейшее ужесточение санкций невыгодно ни одной из сторон. Однако при самом худшем развитии событий Россия имеет и необходимые ресурсы, и необходимый технологический и кадровый потенциал, а также партнерство с Китаем, чтобы восстановить собственную авиацию. На сегодняшний день Аэрофлот запустил новый лоукостер «Победа», а каков будет ответ запада, покажет время.

Источники и литература

- 1) РИА «Новый Регион». Версия 5.0, август 2004-2014:
<http://newdaynews.ru/moscow/507131.html>

2) Деловая газета "Взгляд": <http://vz.ru/economy/2014/8/10/699432.html>