

Е.И. СЕРГЕЕВА

*магистр кафедры государственно-правовых дисциплин
Российской академии народного хозяйства и государственной
службы при Президенте Российской Федерации,
Россия, г. Москва*

АКТУАЛЬНОЕ СОСТОЯНИЕ И ОСОБЕННОСТИ РЕГУЛИРОВАНИЯ ВОЗДУШНЫХ ПЕРЕВОЗОК В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ И ЕВРОПЕЙСКОМ СОЮЗЕ В УСЛОВИЯХ САНКЦИОННОГО РЕЖИМА

Статья посвящена проблемным вопросам реализации и регулирования воздушных перевозок в РФ и ЕС в современных мировых условиях. Автором проведен анализ статистических данных по вопросу снижения количества воздушных перевозок в РФ, определены причины возникновения данной проблематики и рассмотрены особенности регулирования взаимоотношений с ЕС.

Ключевые слова: *Российская Федерация, Европейский Союз, Специальная военная операция, воздушные перевозки, статистика, экономика, санкции, меры, государство, пассажиры, грузы, авиакомпания, причины, законодательство.*

На сегодняшний день в Реестре эксплуатантов гражданской авиации РФ зарегистрировано:

- 108 действующих авиакомпаний, выполняющих коммерческие перевозки пассажиров и грузов, сертифицированных по ФАП-246;
- 226 действующих авиапредприятий, выполняющих авиационные работы, сертифицированных по ФАП-249;
- 60 действующих эксплуатантов АОН, сертифицированных по ФАП-147 [1].

Важнейшим элементом в перспективном развитии воздушных перевозок является не только сохранение и развитие национальной аэродромной инфраструктуры, но и продолжительное обеспечение стабильных, не препятствующих качественной реализации перевозок, международных правоотношений с рядом зарубежных стран. Ведь коммерческая гражданская

авиация получила свое распространение за счет актуализации перевозок пассажиров и грузов из одного государства в другое, где время в пути достигает максимально коротких сроков.

На сегодня среди основных целей Росавиации в части развития воздушных перевозок отмечаются следующие:

- достижение высокого уровня стабильности и безопасности в реализации всех функций воздушного транспорта;

- продолжение работы над внедрением новейших мер по совершенствованию аэродромной инфраструктуры и качественному аэротранспортному обеспечению российских граждан и гостей из зарубежных стран;

- продолжение реализации мер по достижению еще более высоких уровней доступности и качества воздушных перевозок для населения между региональными аэропортами России;

- продолжительное содействие в развитии воздушно-транспортной инфраструктуры в целях освоения Арктики и Дальнего Востока;

- исполнение «дорожной карты» достижения доступности объектов аэротранспорта для пассажиров, относящихся к числу лиц с ограниченными возможностями;

- эластичное использование воздушного пространства РФ с целью удовлетворения интересов всех его пользователей, в том числе и зарубежных коллег;

- лояльный подход к установлению размеров ставок сборов и тарифов, что способен обеспечивать тщательный контроль за динамикой роста названных показателей;

- разработка мер по улучшению функционирования национальной системы сертификации авиационной техники;

- создание эффективных международно-правовых рамок в целях продвижения российской авиационной техники на внешние рынки;

- продолжительное развитие эффективности российского образования в сфере подготовки будущих сотрудников гражданской авиации.

Перечень данных целей свидетельствует о стремлении РФ к развитию системы воздушных перевозок пассажиров и грузов как для собственного населения, так и для гостей ближнего и дальнего зарубежья. То, с каким трудом России дается достижение этих целей сегодня, предлагается рассмотреть на основании следующих статистических данных (таблица 1, 2; рисунок 1, 2).

| | | янв | фев | мар | апр | май | июн | июл | авг | сен | окт | ноя | дек |
|-----------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Воздушный | 2020 | 80,7 | 69,9 | 101,5 | 80,8 | 89,5 | 90,9 | 92,0 | 95,3 | 104,0 | 113,9 | 126,9 | 129,1 |
| | 2021 | 100,3 | 100,5 | 120,8 | 120,2 | 121,3 | 118,4 | 122,3 | 122,8 | 128,1 | 133,7 | 140,0 | 148,5 |
| | 2022 | 115,3 | 97,8 | 33,8 | 30,1 | 31,6 | 34,9 | 38,1 | 43,1 | 42,4 | 43,1 | 45,0 | 51,1 |

Таблица 1. Количество грузовых перевозок воздушным транспортом за 2020-2022 гг., тыс. тонн [2]

Структура перевозок грузов по видам транспорта по Российской Федерации, %

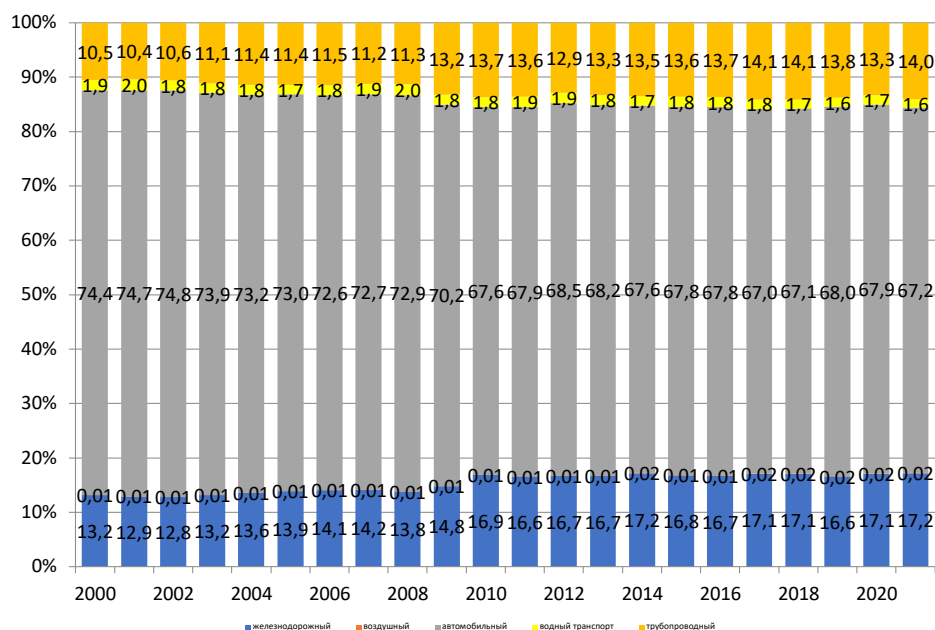
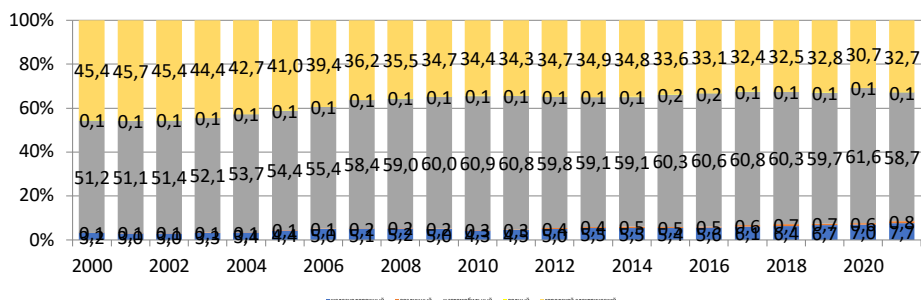


Рис. 1. Структура перевозок грузов по видам транспорта Российской Федерации, % [2]

| | | янв | фев | мар | апр | май | июн | июл | авг | сен | окт | ноя | дек |
|-----------|------|--------|--------|--------|--------|--------|---------|---------|---------|---------|---------|--------|--------|
| Воздушный | 2020 | 8898,5 | 7972,7 | 6413,5 | 739,8 | 951,4 | 2848,9 | 6766,7 | 9321,5 | 8765,3 | 6798,8 | 4671,2 | 5096,9 |
| | 2021 | 5509,5 | 4991,9 | 6498,2 | 7179,6 | 8790,4 | 11124,1 | 13178,7 | 13950,9 | 12339,7 | 11001,8 | 8227,8 | 8214,3 |
| | 2022 | 8091,4 | 6470,7 | 5215,7 | 5154,4 | 6647,0 | 8867,2 | 10988,9 | 11306,2 | 10012,5 | 8297,7 | 6948,4 | 7215,8 |

Таблица 2. Количество пассажирских перевозок воздушным транспортом за 2020-2022 гг., тыс. тонн [2]

Структура перевозок пассажиров по видам транспорта по Российской Федерации, %



Таким образом, анализ статистических данных демонстрирует явное снижение количества как пассажирских, так и грузовых воздушных перевозок. Особенно ярко это выражено среди грузовых перевозок за период февраль-июль 2022 года, что обусловлено обострением международных отношений России с рядом стран (предпочтительно с входящими в ЕС) в связи с началом Специальной военной операции в Украине (далее – СВО). Та же картина наблюдается с перевозкой пассажиров, но за период февраль-май 2022 года, поскольку сокращение количества заграничных рейсов стало компенсироваться внутри-региональными (многие граждане использовали альтернативу в виде путешествий по России).

Так, перед настоящей частью исследования предстает ряд вопросов о том, по какой причине именно страны ЕС закрыли свое воздушное пространство для России, какими нормативно-правовыми актами подкрепляются данные меры, каковы угрозы и последствия в данном случае для России и ЕС, в том числе, а также, какие выходы из ситуации можно найти на просторах российского и международного законодательства.

Итак, 27 февраля Европа закрыла воздушное пространство для всех самолетов из России. Россия в ответ 28 февраля закрыла свое воздушное пространство для самолетов из 36 стран (весь Евросоюз, Великобритания и Канада).

Данные меры регламентированы Решением Совета (ОВПБ) 2022/335 от 28 февраля 2022 года «О внесении изменений в Решение 2014/512/ОВПБ об ограничительных мерах в связи с действиями России по дестабилизации ситуации в Украине». Так, среди внесенных в Решение 2014/512/CF S P поправок, нас интересуют:

– «добавить в содержание настоящего акта статью 4е с упоминанием следующего: 1) государства-члены в соответствии со своими национальными правилами и законами и в соответствии с международным правом, в частности, соответствующими международными соглашениями в области

гражданской авиации, откажут любым воздушным судам, эксплуатируемым российскими авиаперевозчиками, в том числе в качестве маркетингового перевозчика в коде-шеринге или заблокированном-космических мероприятий, любому воздушному судну, зарегистрированному в России, и любому воздушному судну, не зарегистрированному в России, но принадлежащему или зарахованному или иным образом контролирующему любым российским физическим или юридическим лицом, организацией или органом, разрешение на посадку, взлет или пролететь над территорией Союза; 2) пункт 1 не применяется в случае аварийной посадки или аварийного пролета; 3) в отступление от параграфа 1 компетентные органы могут разрешить воздушному судну приземлиться, взлететь или пролететь над территорией Союза, если компетентные органы определили, что такая посадка, взлет или пролет имеют острую необходимость в гуманитарных целях или в любых других целях, соответствующих целям настоящего Решения; 4) заинтересованное государство-член или государства-члены Союза должны информировать другие государства-члены и Комиссию ЕС о любом разрешении, представленном в соответствии с параграфом 3, в течение двух недель после разрешения; 5) добавить в содержание данного Решения статью 8, которая гласит о запрете сознательного или преднамеренного участия в деятельности, целью или результатом которой является обход запретов, изложенных в настоящем Решении, в том числе путем замены физических или юридических лиц, организацией или органов, на которые распространяются эти запреты, или действуя в их пользу, используя любое и исключений, предусмотренных в настоящем Решении» [5].

При рассмотрении вопроса – с какой целью ЕС применил данные меры, возникает два сопутствующих вопроса о возможном отсутствии логики в действиях ЕС. Во-первых, наряду с примененными против РФ санкциями, вполне обоснованным было бы принятие мер по выдворению из страны и наложению ареста на имущество, находящееся в ЕС в собственности российских чиновников. Данные положения ЕС проигнорировал и последовал другим путем. Так, основная идея введенных против России санкций, в частности, в сфере воздушных перевозок, нацелена на разрушение российской экономики и провокацию действий народа против власти.

В обоснование тому, что данные действия ЕС абсолютно нелогичны приведем следующие сформулированные нами утверждения.

Внедрение такого рода санкций в первое время несомненно подорвет экономику России, поскольку это были непрогнозируемые для нашей страны изменения. В то же время, подобные реформирования послужат внушительным толчком к поднятию, по началу пошатнувшейся экономики, за счет продвижения отечественного туризма, что по рассмотренной нами ранее статистике уже наблюдается в течении последних семи месяцев.

Здесь же можно смело предположить вполне очевидную угрозу для отрасли воздушных перевозок ЕС, потому что наша планета имеет форму шара и самый короткий путь из Азии в Европу – это если сначала лететь на север из Азии, а потом над Сибирью уже в ЕС. Получается значительная экономия по времени перелета, бензину и ресурсу самолета, то есть после закрытия воздушного пространства – нужно лететь теперь по южному маршруту, представленному на рисунке 3.



Рис. 3. Примерный южный маршрут [3]

Также, стоит понимать, что при форме планеты в виде шара, прямые линии зачастую бывают обманчивыми, яркий пример чего отражен на рисунке 4.



Рис. 4. Соотношение прямой и дугообразной линии маршрутов [3]

Таким образом, в среднем авиакомпании ЕС теперь тратят на 30% больше времени и денег для доставки азиатского туриста к себе в Европу. Другая проблема заключается в том, что теперь не каждый самолет может позволить себе такой маршрут, потому что при полетах над Россией можно было использовать модели самолета, с меньшим максимальным расстоянием полета, при южной дуге – только мощные дальнемагистральные лайнеры, рассчитанные на такие сверхдлинные дистанции. Как итог – уменьшение количества рейсов. Сколько же теряют европейские авиакомпании в цифрах: примерно 36 млн евро. Именно такую цифру озвучил Минтранс РФ. В сумме за год – порядка 2 млрд. евро [4]. Но тут возникает и другой фактор – в связи с ростом расходов авиакомпаний, эти расходы закладываются в билеты. Как итог – значительная потеря азиатских туристов, которые тратили значительные суммы в Евросоюзе – это и отели, покупки, кафе, рестораны, экскурсии и т.д. Итоговая сумма потерь Евросоюза (не только авиакомпаний, а в сумме) может достигать до 130-150 млрд. евро, а если учитывать и смежные бизнесы (косвенные, которые напрямую не зарабатывают на туристах, но зарабатывают на обслуживании бизнесов, кто работает с туристами: это и клининг отелей, финансовые услуги, заправки самолетов, доходы аэропортов от авиакомпаний и туристов и т.д.) сумма может составить куда более внушительную цифру. Это ориентировочная оценка из открытых источников.

Сколько же потеряла Россия – это 30 млн. евро в год – за пролет самолетов над Россией. Но в итоге наше государство осталась еще и в выгодной для себя позиции, так как теперь бюджеты большинства российских туристов направлены на отдых в России и межрегиональные перелеты. Как итог – внедряя подобного рода санкции против России, ЕС не оправдывает своей цели разрушить экономику РФ, получая обратный эффект в виде уничтожения своей. К одной из причин также можно отнести то, что для любой страны мира, Россия является самым большим рынком.

В заключение удалось сформулировать следующий вывод. Мировая транспортная инфраструктура выступает в качестве одного из важнейших структурных элементов мирового хозяйства, оказывая непосредственное влияние на развитие масштабных экономических процессов. Ни одно государство не способно успешно развивать собственную инфраструктуру, а как следствие и экономику в отрыве от тех же усилий зарубежных коллег. Подход ЕС в данном случае невозможно назвать гуманным, поскольку воздушное пространство должно регулироваться на основе норм права, отвечающих взаимным интересам сотрудничающих государств, а не в интересах политики. Меры, принятые ЕС считались бы обоснованными в случае введения на территории рассматриваемых стран военного положения, но и данное обстоятельство на сегодняшний день отсутствует.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК:

1. Официальный сайт Федерального агентства воздушного транспорта // <https://favt.gov.ru/?ysclid=lefgxg3h8y46048387>.
2. Официальный сайт Федеральной службы государственной статистики // <https://rosstat.gov.ru/statistics/transport>.
3. Официальный сайт Федерального агентства воздушного транспорта // <https://favt.gov.ru/?ysclid=lefgxg3h8y46048387>.
4. Официальный сайт Министерства транспорта Российской Федерации // <https://mintrans.gov.ru>.
5. Решение Совета (ОВПБ) 2022/335 от 28 февраля 2022 года «О внесении изменений в Решение 2014/512/ОВПБ об ограничительных мерах в связи с действиями России по дестабилизации ситуации в Украине» // https://uslugi.tpprf.ru/sanctions_2022/files/Запрет%20перелетов%20ЕС%20рус%20.pdf.

E.I. SERGEEVA

*Master of the Department of State and Legal Disciplines
Russian Academy of National Economy and Public Administration
under the President of the Russian Federation,
Moscow, Russia*

THE CURRENT STATE AND FEATURES OF AIR TRANSPORTATION REGULATION IN THE RUSSIAN FEDERATION AND THE EUROPEAN UNION UNDER THE SANCTIONS REGIME

The article is devoted to the problematic issues of the implementation and regulation of air transportation in the Russian Federation and the EU in modern world conditions. The author analyzes statistical data on the issue of reducing the number of air traffic in the Russian Federation, identifies the causes of this problem and examines the specifics of regulating relations with the EU.

Key words: *Russian Federation, European Union, Special military operation, air transportation, statistics, economy, sanctions, measures, state, passengers, cargo, airline, reasons, legislation.*