

Таким образом, рассмотренные нами выше фактические данные о новейших тенденциях в развитии транспортной отрасли в России позволяют сделать ряд выводов.

Во-первых, статистика транспорта, публикуемая в официальных источниках Росстатом и Минтранс России, дает достаточно подробную информацию о состоянии и тенденциях развития отрасли за последние годы. Из официальных статистических материалов нетрудно увидеть, что транспорт занимает одно из ведущих мест среди других отраслей экономики России, включая в себя свыше 163 тыс. предприятий и организаций, давая почти 8% от производимого страной ВВП, располагая около 9% всех имеющихся в России основных фондов и обеспечивая работой свыше 2,8 млн человек.

Во-вторых, анализ основных показателей деятельности транспорта выявляет заметное влияние на них кризисных явлений, которые распространяются в экономике России в последнее время и существенно ограничивают возможности страны в интеграционных процессах в рамках ЕАЭС. В

частности, нельзя не обратить внимание на падение таких показателей, как: объем грузооборота; численность работников; численность ряда видов транспортных средств; инвестиции в основной капитал (без малого предпринимательства); ввод в действие новых основных фондов и т.п. Общий вывод в данном случае сводится к тому, что транспортная система России переживает в настоящее время трудный период своего развития и ее возможности в формировании Единого транспортного пространства ЕАЭС достаточно ограничены. Этот вывод подкрепляется большинством приведенных выше данных, особенно материалами по износу основных фондов, падением грузо- и пассажирооборота в стране, падением объемов ввода новых производственных мощностей по ряду направлений и т.п. Тем не менее, следует отметить и наличие положительных тенденций, наличие которых является необходимым условием сотрудничества стран ЕАЭС в транспортной отрасли, например, заметный рост объема соответствующих инвестиций.

Литература

1. Концепция формирования Единого транспортного пространства Евразийского экономического сообщества. Утверждена решением Межгоссовета ЕвразЭС от 25 января 2008 г. №374. URL: <http://evrazes.com/docs/view/68> (дата обращения: 22.05.2015).
2. Транспорт и связь в России. 2014. URL: <http://www.gks.ru/> (дата обращения: 23.04.2015).
3. Транспорт России. Информационно-статистический бюллетень. Январь-декабрь 2014 года. URL: <http://www.mintrans.ru/documents/153/> (дата обращения: 10.04.2015).
4. Лукьянович Н.В., Котляров Н.Н., Левченко Н.В. Перспективы создания единого транспортного пространства Евразийского экономического союза (ЕВРАЗЭС) // Мировая экономика и международные отношения. Экономические науки. — 2014. — №7. — С.126–130.
5. Российский статистический ежегодник. 2014. URL: <http://www.gks.ru/> (дата обращения: 23.03.2015).
6. Среднегодовой курс доллара. URL: http://www.gks.ru/dbscripts/cbsd_internal/DBlnet.cgi (дата обращения: 6.05.2015).

¹ К сожалению, отрасли «транспорт» и «связь» в действующей статистике не всегда разделяются.

ЛИБЕРАЛИЗАЦИЯ ПАССАЖИРСКИХ АВИАПЕРЕВОЗОК В СТРАНАХ ЕАЭС В КОНТЕКСТЕ ОПЫТА ЕВРОСОЮЗА

В.В. Кульков,

аспирант департамента мировой экономики НИУ Высшей школы экономики (г. Москва)

В статье показаны основные тенденции развития международного воздушного права, в частности рассмотрен механизм создания режима «открытого неба» на территории ЕС. Дана характеристика основным эффектам от либерализации авиатранспортного сообщения в ЕС и изучена возможность появления «открытого неба» внутри ЕАЭС.

Ключевые слова: гражданская авиация, транспорт, международная экономическая интеграция, Европейский Союз, Евразийский экономический союз.

УДК 339.92; 338.2 ББК 65.37; 65.5

Развитие международного воздушного права: от двусторонних соглашений к «открытому небу»

Либерализация пассажирских авиаперевозок — это устойчивый тренд в гражданской авиации мира. Под либерализацией авиаперевозок принято понимать постепенное расширение установленных норм регулирования авиасообщения в Чикагской конвенции, подписанной в 1944 году, и создание особых авиационных режимов, получивших название «открытое небо». Согласно «Чикагской конвенции», ключевым правовым актом, регулирующим авиационное сообщение между двумя странами, были двухсторонние соглашения. В рамках соглашений о международном воздушном сообщении государства могли устанавливать маршруты, согласовывать количество авиакомпаний, осуществляющих рейсы на данных маршрутах, а также регулировать тарифы. Практика реализации таких соглашений привела к монополизации международных маршрутов 1–2 авиакомпаниями, высокому уровню тарифов и, как следствие всего выше перечисленного, низкой конкурентоспособности авиакомпаний в силу отсутствия самой конкуренции.

Достаточно быстро в результате глобализации мировой экономики двусторонние соглашения стали нуждаться в серьезной адаптации, а так же появилась необходимость создания многосторонних соглашений в области авиасообщения. Для более широкого регулирования международного авиасообщения были разработаны «Свободы воздушного пространства» [1]. Первые пять свобод были согласованы еще в 1944 году, остальные четыре появились позже.

Первые две свободы давали право на пересечение воздушного пространства иностранного государства без посадки и право на дозаправку и обслуживание в иностранном государстве по пути в другую страну. Эти свободы получили название «Соглашение о транзите по международным воздушным линиям». Соглашение вступило в силу в 1945 году и на сегодняшний день его подписало 130 государств. Примером страны, не подписавшей это соглашение, является Россия, взимающая плату с иностранных авиакомпаний за использование транссибирских маршрутов. Третья и четвертая свобода давали право на полет из своего государства в чужое и наоборот. Эти две свободы являются основой двусторонних соглашений. Пятая

свобода дает право на полёт между двумя иностранными государствами в ходе перелёта, начинающегося или заканчивающегося в своей стране. Эта свобода была очень актуальна до широкого распространения дальномаршрутных самолетов, позволивших совершать беспересадочные авиаперелеты на большие расстояния. Первые пять свобод являются основой «Соглашения о международных авиаперевозках», вступившее в силу также в 1945 году. Участниками соглашения на сегодняшний день являются 11 государств.

Шестая свобода дает право на перевозку пассажиров из одного иностранного государства в другое иностранное государство с остановкой в своей стране. Эта свобода актуальна для азиатских авиакомпаний, осуществляющих авиаперевозки между странами Европы и Австралией, а также для некоторых авиакомпаний, осуществляющих трансатлантические перелеты. Седьмая свобода является доработанным вариантом пятой свободы и дает право на перелет между двумя иностранными государствами без посадки в своей стране. Восьмая свобода дает право на полет между несколькими аэропортами иностранного государства и дальнейшим продолжением полета в свою страну. Девятая свобода дает полное право авиакомпаниям осуществлять авиаперевозки между разными аэропортами иностранного государства, без продолжения полета в свое государство — то есть эта свобода полностью открывает внутренний рынок иностранного государства для авиакомпаний другого государства.

Эти свободы прописываются в двусторонних соглашениях между государствами в зависимости от необходимости. Однако наличие множества двусторонних соглашений между государствами зачастую затрудняет эффективное использование воздушного пространства. Процессы интеграции экономик разных стран привели к необходимости создания набора правил, регулирующих авиасообщение внутри интеграционных группировок вне рамок неэффективных двусторонних соглашений. Так появился режим «открытого неба», использующий единую комбинацию свобод воздушного пространства внутри интеграционного объединения. Сегодня существует несколько межстрановых соглашений об «открытом небе», таких как Единое Европейское воздушное пространство (European Common Aviation Area ECAA), Транстасманское соглашение (Австралия — Новая Зеландия), Соглашение между США и ЕС (Open Aviation Area OAA) и другие. В рамках Единого Европейского воздушного пространства осуществляются все 9 свобод для стран-участниц соглашения об «открытом небе».

Постепенная либерализация авиасообщения, заключающаяся в более активном использовании свобод воздуха в двусторонних соглашениях и появлении режимов «открытого

неба», не могла не сказаться глобально на авиакомпаниях. Либерализация рынков США в 1978 году и ЕС в период 1987–1997 гг., которые традиционно являются мировыми лидерами по пассажирообороту и пассажиропотоку, привела не только к постепенному росту прибыльности авиакомпаний, но и значительной ее волатильности (Рис.1). Либерализация авиаперевозок открыла дверь конкуренции, когда многие авиакомпании лишились монопольного права на международные маршруты, поддержки и субсидий со стороны государства и стали уделять намного больше внимания своей конкурентоспособности. Об опыте либерализации авиаперевозок и появлении Единого Европейского воздушного пространства пойдет речь ниже.

История либерализации авиаперевозок в ЕС

Изучив опыт либерализации авиаперевозок в США, европейцы решили последовать своим путем. Если в США либерализация авиаперевозок в первую очередь касалась внутреннего рынка (отменялось субсидирование рейсов и авиационный регулятор отходил от практики назначения авиакомпаний на внутренних рейсах), то в странах Европы пассажирооборот на внутренних рейсах был низок по естественным причинам — размеры стран не способствовали росту этого сегмента рынка. Европе необходимо было создать собственный единый рынок авиаперевозок из множества рынков европейских государств, а также его нормативную базу. Гармонизация законодательной базы и адаптация авиакомпаний заняла бы значительно больше время, чем у авиакомпаний США, поэтому процесс создания «открытого неба» был разбит на 4 этапа [2]:

- 1 этап — 1983–1990 гг. В этот период подходила подготовка первого пакета мер по либерализации авиасообщения (First Air Liberalisation Package), принятого в 1987 году. Этот пакет действовал на смягчение действовавших двусторонних соглашений и способствовал снижению уровня влияния национальных регулирующих органов на тарифную политику авиакомпаний;

- 2 этап — 1990–1992 гг. Был принят второй пакет мер по либерализации авиасообщения (Second Air Liberalisation Package), снимавший ограничения на количество перевозимых пассажиров для европейских авиакомпаний между странами ЕС. Также были гармонизированы технические и административные стандарты;

- 3 этап — 1993–2006 гг. В 1993 был принят последний либерализационный пакет, позволяющий самостоятельно устанавливать тарифы авиакомпаниям, появилась единая европейская авиалицензия для авиакомпаний. С 1 апреля 1997 года все авиакомпании ЕС получили полную свободу каботажных перевозок — восьмую и девятую свободу воздуха;

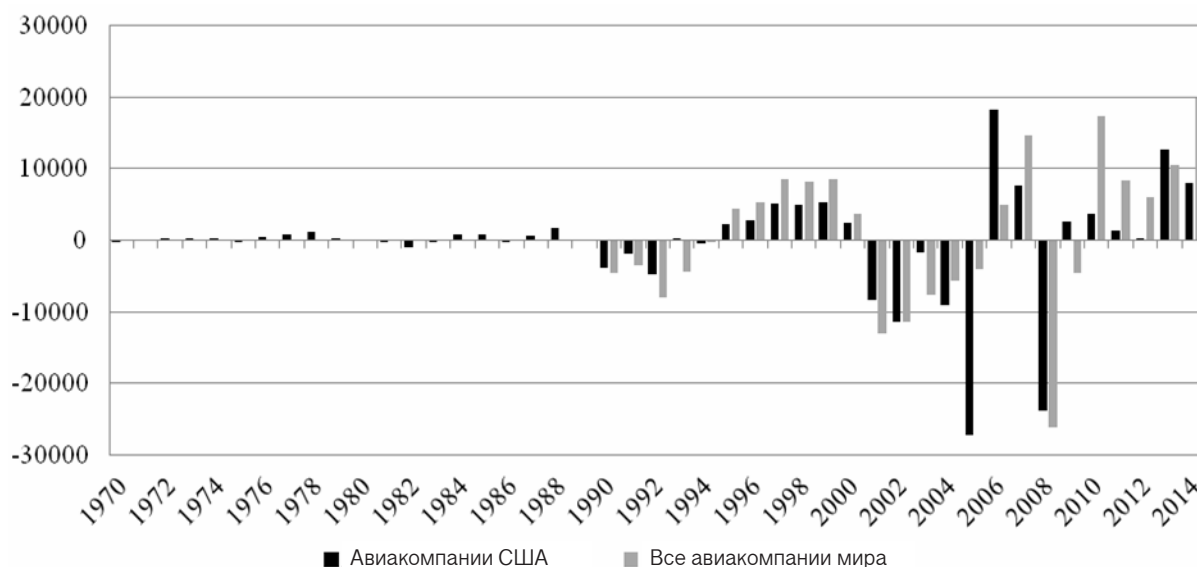


Рис. 1. Чистая прибыль американских авиакомпаний в период с 1970–2014 гг. и всех авиакомпаний мира с 1990–2014 гг., млн долл. США

Источник: US DOT, Airlines.org, IATA.

• 4 этап — 2006 — по н.в. В 2006 году было создано «Единое европейское воздушное пространство» (ЕСАА). Соглашение заключено между странами ЕС и рядом соседних государств, пожелавших присоединиться к нему. Таким образом, заложен механизм возможного присоединения к открытому небу ЕС странам не членам ЕС. В 2008 году принят регуляторный акт № 1008/2008, заменивший третий либерализационный пакет.

Однако процесс гармонизации законодательств и создания открытого неба на этом не завершился. Кроме необходимости создания единой правовой базы, важно было наладить управление воздушным движением (УВД) в воздушном пространстве ЕС. Создание единого УВД до сих пор находится в процессе и проходит в 2 этапа [3]:

• 2001–2004 гг. — разработка и принятие первого пакета «Единого европейского неба» (Single European Sky — SES I). Пакет инициировал создание единого органа УВД для стран ЕС, Норвегии и Швейцарии. Органу поручалось управление верхними эшелонами воздушного пространства, в том числе и тесная координация с военными службами УВД. Последнее было новаторским решением, так как ранее использование воздушного пространства военными попадало под исключительное регулирование национальных правительств;

• 2008 год — по н.в. — принятие второго пакета «Единого европейского неба» (Single European Sky — SES II). Второй пакет разделил европейское небо на 9 функциональных блоков воздушного пространства, то есть управление воздушным движением проходило не в рамках национальных границ, а в рамках этих блоков. Этот пакет способствовал значительному росту эффективности использования воздушного пространства ЕС.

Стоит отметить, что процесс создания единого органа УВД встретил в ЕС серьезное сопротивление со стороны профсоюзов авиадиспетчеров, которые опасаются сокращений и ужесточения правил работы. На протяжении последних лет авиадиспетчеры стран ЕС регулярно выходят на улицы, останавливая авиасообщение над Европой. Так, 8 апреля 2015 года французские авиадиспетчеры повторно вышли на улицы, что привело к снижению регулярных рейсов над Францией на 40%, а авиакомпания «Ryanair» только в первый день забастовки пришлось отменить около 250 рейсов [4].

В заключение краткого экскурса в историю создания «открытого неба» в ЕС хотелось бы отметить важность различать понятия ЕСАА и SES, так как часто в отечественных источниках их смешивают и путают. Под «Единым европейским небом» (SES) необходимо понимать всю технологическую составляющую создания открытого неба: единое УВД, технологические и административные регламенты. В то время как под «Единым Европейским воздушным пространством» (ЕСАА) — многостороннее соглашение о допуске к «открытому небу» ЕС пожелавшим присоединиться третьим странам. Таким образом, ЕСАА вместе с регуляторным актом № 1008/2008 образует правовую, а SES техническую сторону «открытого неба» ЕС.

Пассажиры и низкобюджетные авиакомпании как главные выгодополучатели от создания «открытого неба» ЕС.

Либерализация авиасообщения достаточно быстро отразилась на росте пассажиропотока в странах ЕС — за 20 лет он вырос в 3 раза (рис 2). Наиболее весомую роль в росте пассажиропотока сыграли низкобюджетные авиакомпании, предлагающие низкие тарифы. Их бизнес-модель построена на минимизации издержек и интенсивном использовании своего парка воздушных судов, а именно:

• использование парка однотипных и топливэффективных самолетов с одной компоновкой салона для экономии издержек на техническое обслуживание и ремонт;

• посадка в аэропортах, имеющих второстепенное значение в городах назначения — как следствие экономия на аэропортовых сборах;

• полеты на коротких и средней протяженности маршрутах для максимально эффективного использования самолетов за сутки;

• минимизация включенных в стоимость билета услуг на борту самолета, а также активное внедрение системы on-line покупки билетов.

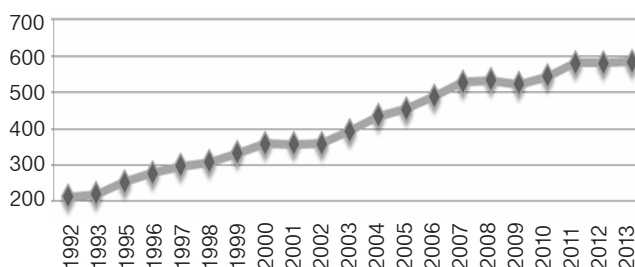


Рис. 2. Пассажиропоток на воздушном транспорте среди членов ЕС в период с 1992 по 2013 гг., млн чел.

Источник: The World Bank

Низкобюджетные авиакомпании в результате либерализации получили серьезные стимулы к росту своего сегмента рынка, позволив вовлечь в авиатранспортное сообщение пассажиров с низкими и средними доходами, которые ранее предпочитали использовать иные виды транспорта. В результате активного завоевания рынка низкобюджетными авиаперевозчиками их конкурентам, традиционным авиакомпаниям, тоже пришлось снижать издержки и, как следствие, цены на билеты. За первые 12 лет либерализации стоимость билетов упала в 3 раза [5]. В ЕС произошел передел рынка, когда бюджетные авиакомпании на внутреннем рынке ЕС смогли поднять свою долю в пассажиропотоке в 1990 г. с 1% до 56% в 2013, а «Ryanair» стала лидером рынка по количеству перевезенных пассажиров (Табл. 1.) [6].

Таблица 1

15 крупнейших авиакомпаний Европы по количеству перевезенных пассажиров за 2013 год, млн чел.

	Компания	Страна	Тип	2013	Занятость мест, %
1	Ryanair	Ирландия	бюджетная	79,3	82
2	Lufthansa	Германия	традиционная	74,7	78,1
3	easyJet	Великобритания	бюджетная	58,4	90,4
4	AirFrance	Франция	традиционная	50,6	81,5
5	British Airways	Великобритания	традиционная	37,6	79,9
6	Air Berlin	Германия	бюджетная	33,3	80,7
7	Turkish Airlines	Турция	традиционная	26,6	77,7
8	SAS Scandinavian	Швеция	традиционная	25,5	75,1
9	KLM	Нидерланды	традиционная	25,1	85,7
10	Alitalia	Италия	традиционная	24,3	74,6
11	Norwegian AS	Норвегия	бюджетная	17,7	78,5
12	SWISS IA	Швейцария	традиционная	15,8	82,9
13	Iberia	Испания	традиционная	14,8	81,5
14	Vueling Airlines	Испания	бюджетная	14,8	77,7
15	Wizz Air	Венгрия	бюджетная	12,4	85,7

Бюджетные авиакомпании оказались устойчивы и к кризисным явлениям в экономике Еврозоны, переманивая клиентов традиционных авиакомпаний, выступая своего рода амортизаторами рынка, не позволяя ему сильно просесть в 2008–2009 гг. Ярким показателем эффективности этих авиакомпаний является коэффициент рентабельности инвестиционного капитала (ROIC), составляющий для низкобюджетных авиакомпаний 7,6% против 3,6% у традиционных авиакомпаний [7].

Таким образом, создание режима «открытого неба» в ЕС способствовало появлению низкобюджетных авиакомпаний, которые смогли предложить заманчивые цены для жителей стран ЕС на свои услуги, что в дальнейшем привело к значительному росту авиаперевозок и снижению средних тарифов во всей отрасли.

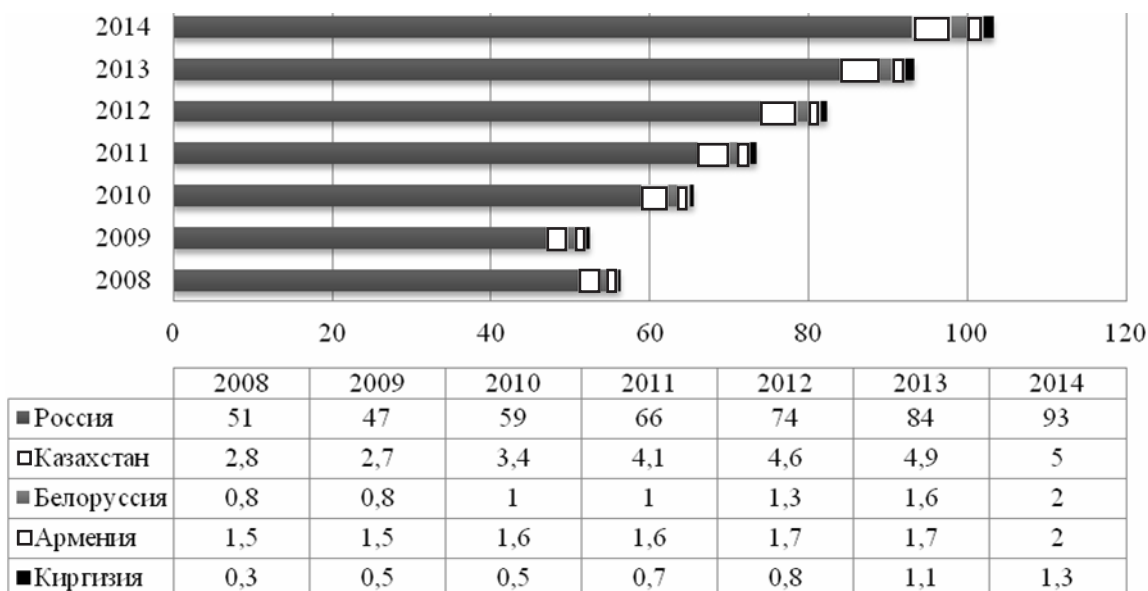


Рис. 3. Пассажиропоток на воздушном транспорте стран участниц ЕАЭС в период с 2008 по 2014 гг., млн чел.

Источник: статистические службы стран ЕАЭС

Краткая характеристика рынка авиаперевозок стран ЕАЭС

Положение игроков на авиационных рынках стран ЕАЭС сильно отличается от того, что было в ЕС перед либерализацией. Самое важное отличие — это неравномерность рынков (рис.3). Российский рынок авиаперевозок составляет 90% от всего рынка авиаперевозок стран ЕАЭС по такому показателю, как пассажиропоток. «Открытое небо» в ЕС было создано на основе множества относительно равных по емкости рынков, в то время как в ЕАЭС ситуация кардинально отличается, что обязательно будет сказываться в процессе либерализации.

В ЕАЭС рынок России, Казахстана и Киргизии имеют развитые внутренние авиаперевозки (в первую очередь в России), в то время как у Белоруссии и Армении авиакомпании осуществляют только международные рейсы. Пассажиропоток российских авиакомпаний между Россией и странами СНГ по итогам 2014 года составляет 18% от общего пассажиропотока по международным направлениям. Для других стран ЕАЭС этот показатель колеблется в пределах 30–75% пассажирооборота. К примеру, в Армении в марте 2015 года из 170 рейсов 130 приходилось на страны ЕАЭС, при этом большая часть в Россию [8].

Российский рынок авиаперевозок будет основным для ЕАЭС и выглядит весьма привлекательным для авиакомпаний других стран союза. Отличительная черта отечественного внутреннего рынка авиаперевозок — очень сильная концентрация в Московском авиационном узле, через который проходит 75% всего пассажиропотока страны. Также по данным Росавиации на 5 авиакомпаний («Аэрофлот», «Ютейр», «S7», «Россия» и «Трансаэро») приходится 65% всего рынка. Если отдельно изучить долю «Аэрофлота» и его дочерних авиакомпаний на рынке пассажирских авиаперевозок, то окажется, что каждый третий пассажир по внутренним и международным направлениям перевезен в 2014 году компаниями «Аэрофлота». При этом рынок характеризуется очень низким показателем авиационной подвижности — в России около 0,6 (среди стран ЕС этот показатель составляет 1,7–2).

Отечественный рынок авиаперевозок в 2014 году завершил восстановление, достигнув значений, которые имел перед распадом СССР, однако предпосылки к его росту постепенно заканчиваются. Рынку необходимы низкобюджетные авиакомпании, так как возможности роста за счет пассажиров с достатком выше среднего практически исчерпаны, а для развития низкобюджетных авиакомпаний необходима либерализация отрасли. Без широкого распространения низкобюджетных авиаперевозчиков тарифы на авиаперевозки высоки. Средний тариф эконом класса на внутренних линиях составил 23,2 тыс. рублей, что составляет около 80% от среднемесячной зарпла-

ты. В США и ЕС стоимость среднего регионального перелета в обе стороны не превышает 5–10% от заработка [9]. Российский рынок авиаперевозок в последние 5 лет во много рос и за счет субсидий со стороны государства. Так, в 2015 г. правительство РФ будет субсидировать 77 внутренних маршрутов на сумму 3,58 млрд рублей. Общий объем субсидирования гражданской авиации вырос с 1,1 млрд рублей в 2008 году до 13 млрд рублей в 2015 году [10].

Если в России еще можно говорить о конкуренции между авиакомпаниями из первой пятерки, то в других странах ЕАЭС конкуренции практически нет. В Белоруссии единственный авиаперевозчик «Белавиа». В Казахстане и Киргизии только «Air Astana» допущена до полетов в ЕС, что говорит о низком качестве авиационной и экологической безопасности авиакомпаний этих стран. В Армении в 2013 году обанкротился национальный авиаперевозчик «Армавиа», что подтолкнуло власти провести либерализацию отрасли, результатом которой стало достижение рекордных показателей пассажиропотока в 2 млн в 2014 году, однако в 2015 ожидается замедление его роста.

Концепция «открытого неба» ЕАЭС — Единое Евразийское небо

Подкомитет по гражданской авиации Евразийской экономической комиссии занимается проработкой концепции «Единого Евразийского неба» (ЕЕН). К сожалению, информации о разрабатываемой концепции в открытых источниках практически нет. Изначально создание «открытого неба» входило в Договор об образовании ЕАЭС, но по настоянию властей Казахстана оно было исключено из-за опасений не выдержать конкуренцию со стороны российских авиакомпаний. Доводы казахской стороны хорошо обоснованы — Казахстан практически не субсидирует свои авиакомпании. Система поддержки российской авиации сегодня весьма обширна и затрагивает лизинг судов, субсидирование региональных авиамаршрутов, поддержку аэропортов. В ценовом аспекте российские авиакомпании сегодня хорошо конкурируют со своими казахскими коллегами. К примеру, стоимость рейса Москва-Караганда-Москва компанией «Аэрофлот» в 1,5–1,8 раза дешевле казахских авиакомпаний. При этом «Аэрофлот» и дочерние авиакомпании не получают субсидий непосредственно на авиаперевозки, но имеет права на роялти за использование Транссибирских маршрутов от иностранных компаний, размер которого составляет около 300 млн долл. в год [11]. При этом Армения, Белоруссия и Киргизия позитивно отнеслись к возможности создания ЕЕН.

Учитывая опыт создания «открытого неба» в ЕС и специфику рынка авиаперевозок ЕАЭС, нам представляется необходимым:

- Обеспечить поэтапное внедрение свобод воздуха: в первую очередь внедрить 6–8 свободы воздуха в ЕЕН, через 5–7 лет — 9 свободу. Внедрение свобод воздуха должно основываться на полном отходе от практики назначения авиакомпаний на маршруты между странами ЕАЭС — любая авиакомпания должна иметь недискриминационный доступ осуществлять полеты на любых интересующих ее маршрутах;

- Создать единый орган УВД, максимально используя опыт внедрения SES I. В рамках УВД возможно, как и в ЕС, совместное регулирование с военными воздушного пространства в рамках ОДКБ;

- Создать единую законодательную базу ЕЕН в области авиационной, экологической безопасности. Внедрить единую авиационную лицензию для авиакомпаний ЕАЭС. А также в целях стимулирования развития низкобюджетных авиакомпаний необходимо снизить требования по количеству судов для получения права на пассажирские авиаперевозки;

- Согласовать на уровне всех членов ЕАЭС максимально допустимый уровень субсидирования авиаперевозок с постепенным снижением объемов субсидирования в течение первых

10 лет и последующей отменой субсидирования. Маловероятным представляется отход РФ от практики субсидирования лизинга судов (в силу необходимости поддержки авиационной промышленности) и ряда маршрутов на внутренних рейсах в ближайшее время. При этом также необходимо предоставить недискриминационный доступ любых авиакомпаний стран-участниц ЕАЭС на субсидируемые маршруты через механизм аукциона. То есть компания, готовая работать на условиях наиболее близких к рыночным, получает субсидирование вне зависимости от страны происхождения.

Создавать «открытое небо» можно только на основе компромиссов. Рост рынка пассажирских авиаперевозок ЕАЭС в ближайшем будущем зависит от возможности вовлечь в авиAPERелеты людей с доходами ниже среднего, при этом с постепенным повышением конкурентоспособности авиакомпаний. Как показал опыт ЕС для достижения этих целей в рамках интеграционных объединений идеально подходит режим «открытого неба». Вопрос создания ЕЕН станет еще более актуальным в ближайшие годы и будет подлежать дальнейшему исследованию, как среди политиков, так и ученого сообщества.

Литература

1. Свободы воздушного пространства [Электронный ресурс] / Режим доступа: <http://www.icao.int/Pages/freedomsAir.aspx> (дата обращения: 30.04.2015).
2. Žabokrtský M, EU Air Transport Policy: Implications on Airlines and Airports, *Současná Evropa*, №1, 2011, pp.161–182.
3. Этапы формирования SES [Электронный ресурс] / Режим доступа: <http://www.eurocontrol.int/dossiers/single-european-sky> (дата обращения: 30.04.2015).
4. Сотни авиарейсов отменены во Франции из-за забастовки [Электронный ресурс] / Режим доступа: http://www.bbc.co.uk/russian/international/2015/04/150408_french_strike (дата обращения: 30.04.2015).
5. The Economic Impact of Air Service Liberalization Inter VISTAS, 2006, 327 p.
6. Annual Analyses of the EU Air Transport Market — Final Report, 2013, 139 p.
7. Profitability and the air transport value chain Brian Pearce IATA, June 2013, 52 p.
8. Армения теряет стимулы роста сферы авиаперевозок [Электронный ресурс] / Режим доступа: <http://www.regnum.ru/news/есопоту/1902189.html> (дата обращения: 30.04.2015).
9. Крылья родины [Электронный ресурс] / Режим доступа: <http://www.rbcdaily.ru/magazine/business/562949990545082> (дата обращения: 30.04.2015).
10. Доклад Внешэкономбанка «О состоянии и перспективах развития российского рынка пассажирских авиаперевозок» [Электронный ресурс] / Режим доступа: http://www.veb.ru/common/upload/files/veb/analytics/flid/20140122_1.pdf (дата обращения: 30.04.2015).
11. Россия может запретить транссибирские перелеты европейским авиакомпаниям [Электронный ресурс] / Режим доступа: <http://www.vedomosti.ru/politics/articles/2014/08/05/rossiya-gotovitsya-otvetit-na-sankcii> (дата обращения: 30.04.2015).

ГЕОЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ СОВРЕМЕННОЙ УКРАИНЫ

А.С. Харланов,

*профессор кафедры мировой экономики Дипломатической академии МИД РФ (г. Москва),
президент Международного банковского института (Санкт-Петербург),*

*доктор экономических наук
kharlanov2009@mail.ru*

В статье анализируется экономическая ситуация на основе существующих открытых источников, предложены конкретные шаги по стабилизации экономики и созданию выгодного для Украины нового геоэкономического пути развития.

Ключевые слова: *геоэкономика, экспорт, импорт, олигархи, международная финансовая помощь, МВФ, дефолт, кризис, Европейский Союз, Украина, Россия*

ББК У9(2Ук)21,0

Сегодня на страницах средств массовой информации идет дискуссия, существо которой сводится к решению вопроса: как можно охарактеризовать современное состояние украинской экономики — как полный крах или как глубочайший кризис?

Возможно, крах экономики Украины еще не наступил, но она находится в глубоком кризисе. Западные аналитики назвали экономику Украины по состоянию на 2015 год в числе «самых несчастных» экономик мира. «Рейтинг самых несчастных стран мира» — государств с максимально высокой инфляцией и безработицей возглавляет Венесуэла, затем в нем названы Аргентина и ЮАР, а Украина занимает в этом списке «почетное» четвертое место¹.

Сама постановка вопроса о кризисе или крахе — это уже характеристика состояния экономики государства, политические власти которой рискнули использовать свою страну, как инструмент, при помощи которого США могли бы попытаться как-то повредить России. Делая Украину инструментом противоборства, политики Запада игнорировали важнейший для нее геоэкономический факт: основой экономики Украины на протяжении всей истории ее существования в составе Российской Империи, СССР и в качестве суверенного государства являлся обмен товарами и услугами с Россией.

Исключительно важной составляющей формирования экономики Украины является то, что основная масса промыш-