

Кроссполярные воздушные маршруты в контексте противодействия России санкционному давлению США

Научный руководитель – Веселов Василий Александрович

Никифорова Кристина Александровна

Студент (магистр)

Московский государственный университет имени М.В.Ломоносова, Факультет мировой политики, Кафедра международной безопасности, Москва, Россия

E-mail: kristal.28@mail.ru

Кроссполярные воздушные маршруты - авиационные трассы, пролегающие над территорией Северного Ледовитого океана и соединяющие Северную Америку со странами Восточной и Юго-Восточной Азии через воздушное пространство России стали обыденной практикой в гражданской авиации относительно недавно: в 1997 г. по приказу Президента России Б.Н. Ельцина был выполнен первый демонстрационный кроссполярный полёт, а с 2001 г. начались полёты международных перевозчиков. С тех пор рынок транзитных кроссполярных перевозок начал поступательно расти из года в год. По данным Федерального агентства воздушного транспорта в 2014 г. количество совершенных транзитных кроссполярных перелетов составило 12 759 рейсов, а к концу 2017 г. уже достигло 18 672 рейса. [5]

Стоит отметить, что кроссполярный маршрут обладает особой значимостью по ряду причин. Во-первых, он имеет важное геополитическое значение. Во-вторых, он, придавая новое звучание уникальному географическому положению России, позволяет ей играть важную роль на рынке авиационных перевозок и извлекать определённую экономическую прибыль, а значит, может быть использован как инструмент для защиты национальных интересов России.

Александр Прокофьев-Северский, летчик, писатель и военный аналитик, предлагал смотреть на противостоянии США и России (в то время СССР) с борта самолета: предложенная им карта размещала в центре Арктику и наглядно демонстрировала противостояние двух мощнейших государств XX века. [3] В продолжение данной мысли кроссполярные трассы становятся именно тем звеном, которое, с одной стороны, соединяет противостоящие центры, с другой стороны, становится удобным геостратегическим инструментом.

Делая в начале XXI-го века ставку на развитие кроссполярных маршрутов, Россия преследовала ряд целей: получение прибыли от аэро-навигационного обслуживания (АНО), развитие инфраструктуры регионов, а также доступ отечественный авиапредприятий к американо-азиатским рынкам. На деле же оказалось, что из всех преимуществ на данном направлении Россия смогла лишь получить доход за АНО. [1]. При этом стоит учитывать, что наши Североамериканские партнёры получают огромные преимущества: сильно сокращается время полета (до 10 часов на определённых трассах), снижаются затраты дорогостоящего топлива и себестоимость пассажирских билетов, что приводит к увеличению спроса на них. При этом российские авиапредприятия недополучают необходимые преимущества, ведь с выдачей разрешений на кроссполярные перелеты иностранным воздушным перевозчикам, необходимость в российских авиакомпаниях заметно снизилась. О грядущих экономических потерях в связи с введением в эксплуатацию кроссполярных маршрутов заявлял ещё в 2001 г. представитель Аэрофлота. [6] Но в тот момент Россия была нацелена на политику сближения с США, а потому открытие кроссполярных трасс было в определенной степени политическим проектом.

Учитывая изменившуюся политическую конъюнктуру, представляется необходимым пересмотреть использование российского воздушного пространства в части кроссполярных трасс для максимизации преимуществ, получаемых Россией. Принимая во внимание, что в настоящий момент политическое противостояние смещается в экономическую плоскость, крайне важна активизация имеющегося у страны данного геостратегического ресурса для продвижения своих интересов.

Если рассмотреть данную ситуацию через призму «дилеммы заключенного», то легко можно понять, что на сегодняшний день в ситуации с кроссполярными маршрутами, Россия придерживается неоптимальной стратегии. Как и в знаменитой дилемме, обеим сторонам было бы выгодно взаимное экономическое сотрудничество: благодаря кроссполярному маршруту американские компании экономят большое количество денег, их пассажиропоток продолжает расти, а логистические издержки - снижаться. Что касается России, в случае «сотрудничества» она бы получала не только сборы за АНО, но и полноценную интеграцию в мировое сообщество, а также определенные выгоды от выхода на американо-азиатский авиационный рынок.

Однако по «дилемме заключенного» мы знаем, что взаимное «доверие» не является равновесием Нэша - слишком высока вероятность «предательства» оппонента, что нивелирует все выгоды, которые могут возникнуть при двустороннем сотрудничестве. [4] Так и в данной ситуации, пока Россия выбирает стратегию «доверия» и постепенно увеличивает количество разрешений американским компаниям для пролета над территорией России (если в Меморандуме о консультациях авиационных властей за 2009 г. было прописано 975 разрешенных рейсов для американских компаний, то в таком же Меморандуме за 2013 г. их число уже увеличилось до 1073 [7]), США стоят в авангарде введения санкций против России, в том числе затрагивающих авиационную отрасль. Исходя из этого, очевидно, что на данном направлении стратегия действий нуждается в доработке.

При этом важно понимать, что в данном случае мы имеем дело с «повторяющейся дилеммой заключенного». В самом деле, действие происходит не одномоментно, и каждая сторона может корректировать свои шаги. Согласно исследованию Р. Аксельрода и В. Гамильтона, самой выгодной стратегией является «доверие», но чтобы принудить своего оппонента к ответному «доверию», в повторяющейся дилемме есть возможность «наказать» за «предательство». В таком случае, под страхом ответного наказания, равновесие Нэша сместится, и более выгодной станет стратегия «доверия». [2]

В конкретном же случае, касательно кроссполярных маршрутов, это означает, что оптимальной стратегией будет временное снижение числа разрешенных рейсов для американских компаний. Данный шаг создаст огромное количество издержек как напрямую американским авиакомпаниям, так и увеличит цену на пассажирские билеты и логистику отдельных товаров. Однако только таким образом представляется возможным принудить противоположную сторону к сотрудничеству для увеличения общей выгоды в будущем.

Источники и литература

- 1) Максимова Д. Д. Опыт российско-канадского межрегионального взаимодействия в Арктике // Канадский ежегодник. 2015. №19. с. 201-218
- 2) Axelrod R., Hamilton W. D. The evolution of cooperation //science. – 1981. – Т. 211. – №. 4489. – С. 1390-1396.
- 3) De Seversky, Alexander Procofieff. Air power: Key to survival. New York:Simon and Schuster, 1950. – 354 p.
- 4) Rapoport A., Chamamah A. M. Prisoner's dilemma: A study in conflict and cooperation. – University of Michigan press, 1965. – Т. 165.

- 5) Интенсивность воздушного движения в воздушном пространстве Российской Федерации. URL: <http://www.favt.ru/dejatelnost-organizacija-ispolzovanija-vozdushnogo-prostranstva-intensivnost-vozdushnogo-dvizhenija-v-vozdushnom-prostranstve/> (дата обращения: 19.02.2018)
- 6) "Северный воздушный мост" больше выгоден американцам./ Деловая пресса. URL: http://businesspress.ru/newspaper/article_mid_1238_aid_56262.html (дата обращения: 19.02.2018)
- 7) U.S.-Russia Memorandum of Consultations of February 14, 2013. URL: <https://www.state.gov/e/eb/rls/othr/ata/r/rs/205175.htm> (дата обращения: 19.02.2018)