

Швай Егор Владимировичстудент магистратуры
Российский университет транспорта (МИИТ)
Москва, Россия**ТРАНСФОРМАЦИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК ВОЗДУШНЫМ
ТРАНСПОРТОМ ПОД ВЛИЯНИЕМ ГЕОПОЛИТИКИ****Аннотация**

В статье исследуются проблемы функционирования глобальной авиационной отрасли в условиях современной политической нестабильности. Проводится анализ перехода от либерализованной модели открытого неба к стратегии технологического и навигационного суверенитета. Результатами исследования являются выявленные закономерности изменения логистических цепочек и структуры авиационных альянсов. Проанализирована динамика адаптации перевозчиков к санкционным ограничениям и закрытию воздушных пространств. Сделан вывод о формировании многополярной системы авиасообщения с усилением роли регионов БРИКС+. Предлагается видение путей преодоления технического дефицита через национальные системы поддержания летной годности и цифровую суверенизацию программного обеспечения.

Ключевые слова: международные авиаперевозки, геополитика

Современное состояние гражданской авиации характеризуется радикальной сменой векторов развития под воздействием внешнеполитических факторов. Воздушный транспорт традиционно выступал драйвером глобализации, обеспечивая высокую скорость перемещения ресурсов и капитала. Однако события последних лет спровоцировали масштабный пересмотр принципов функционирования данной отрасли. Оценка роли авиаперевозок в экономике свидетельствует о прямой зависимости темпов роста ВВП от стабильности воздушного сообщения [2, с. 125]. Нарушение привычных связей привело к необходимости поиска новых форм организации полетов.

Геополитическое противостояние стало катализатором процесса фрагментации единого мирового авиационного пространства. Массовые изменения траекторий рейсов вследствие закрытия территорий для пролета показывают уязвимость сложившейся системы [4, с. 102]. Ранее превалявавшая концепция минимизации издержек за счет использования кратчайших путей уступила место приоритетам государственной безопасности. Ограничительные меры, применяемые в качестве инструмента стратегического сдерживания, затронули не только операционную деятельность, но и правовую сторону взаимодействия субъектов рынка [5, с. 546]. В сложившейся ситуации международные перевозки претерпевают качественные изменения, требующие научного осмысления и выработки адаптивных механизмов управления. Стабильность отрасли теперь зависит от способности государств

обеспечивать автономность критических технологий и сервисов в условиях правовой неопределенности.

Трансформация мирового рынка авиауслуг протекает в условиях жесткого санкционного давления и изменения привычной географии хабов. Основным вектором выступает отказ от западцентричной модели в пользу развития южных и восточных транспортных коридоров. Данный процесс сопровождается перераспределением долей рынка между глобальными игроками и локальными перевозчиками нейтральных стран.

Смена парадигмы развития авиации отражается в переходе от коммерческой либерализации к государственному протекционизму. Происходит замещение импортных цифровых решений отечественными программными продуктами для бронирования и управления ресурсами. Важное значение приобретает формирование новых стандартов ответственности перевозчиков, адаптированных к текущим реалиям международного права [1, с. 312].

Ниже приведен сравнительный анализ характеристик авиационного рынка в разные периоды трансформации (табл. 1).

Таблица 1 – Сравнительный анализ моделей функционирования авиарынка до и после геополитической трансформации

Параметр сравнения	Глобализационная модель (до 2020-2022 гг.)	Характер воздействия трансформации	Трансформационная модель (2022-2025 гг.)	Проявление в отрасли
Приоритет развития	Максимизация коммерческой прибыли и либерализация прав доступа к рынку.	Смещение акцента с экономической выгоды на государственную безопасность.	Обеспечение национального суверенитета и транспортной безопасности.	Приоритизация дотационных социально значимых рейсов и сохранение связности территорий.
География полетов	Использование кратчайших ортодромических маршрутов и транзитных прав.	Закрытие традиционных воздушных коридоров и введение взаимных запретов.	Формирование девиаций (обходных путей) и облет закрытых зон.	Удлинение полетного времени, рост топливных издержек и изменение структуры транзитных хабов.

Продолжение таблицы 1

Параметр сравнения	Глобализационная модель (до 2020-2022 гг.)	Характер воздействия трансформации	Трансформационная модель (2022-2025 гг.)	Проявление в отрасли
Техническое обеспечение	Глобальная кооперация и централизованный сервис западных производителей.	Эмбарго на поставку запчастей и прекращение программной поддержки.	Технологическая автономность и развитие национальных систем поддержания годности.	Организация параллельного импорта, создание отечественных ремонтных баз и сертификационных центров
Рыночная структура	Доминирование западных авиационных альянсов (Star Alliance, SkyTeam).	Дефрагментация глобального рынка и изоляция отдельных авиационных кластеров.	Рост региональных объединений и усиление роли перевозчиков стран БРИКС+.	Перераспределение долей рынка в пользу нейтральных юрисдикций и развитие южных транспортных коридоров.
Управление рисками	Стандартное страхование и ориентация на стабильные правовые режимы.	Резкое нарастание правовой неопределенности и угроз ареста имущества.	Системный риск-менеджмент в условиях санкций и дефицита ликвидности.	Переход на внутренние страховые пулы и внедрение алгоритмов обхода юридических ограничений.
Цифровая среда	Интеграция в мировые системы бронирования (Amadeus, Sabre).	Отключение от глобальных информационных хабов и баз данных.	Цифровая суверенизация и интеллектуализация управления.	Ускоренный переход на национальные системы бронирования (GDS) и внедрение локальных нейросетей.

Анализ данных таблицы 1 показывает отчётливый переход отрасли к закрытому типу функционирования с высокой степенью государственного участия. Если ранее основным стимулом являлась экономическая эффективность, то в текущем периоде на первый план выходит выживаемость системы. Радикальное изменение географии полетов спровоцировало рост себестоимости перевозок, негативно отразившийся на конечной стоимости билетов и структуре мировых грузопотоков. Нарушение привычных ортодромических маршрутов требует от авиакомпаний поиска новых логистических решений в условиях ограниченного доступа к традиционным воздушным коридорам.

В ходе исследования определён перечень деструктивных факторов, препятствующих стабильной работе гражданской авиации, и сформулированы пути их преодоления.

Проблема 1. Дефицит авиационных компонентов и прекращение технической поддержки. Прекращение официальных поставок запасных частей и программного обеспечения со стороны западных производителей поставило под угрозу поддержание летной годности парка воздушных судов. Ограничение доступа к технической документации и оригинальным комплектующим создает риски снижения безопасности полетов, что требует реализации комплексных мер по технологическому обеспечению. Направления решения данной задачи предполагают создание межгосударственных ремонтных хабов внутри дружественных блоков и объединений. Организация центров сертификации и обслуживания на территории стран-партнеров в сочетании с развитием национальных систем мониторинга технического состояния судов и ускоренным освоением производства аналоговых компонентов обеспечит необходимую автономность эксплуатации авиационной техники.

Проблема 2. Блокировка доступа к глобальным цифровым сервисам и метеорологическим данным. Отключение национальных перевозчиков от мировых систем бронирования (GDS) и баз аэронавигационной информации затрудняет операционное планирование и коммерческую деятельность. Отсутствие оперативного доступа к международным метеорологическим сводкам снижает точность прогнозирования условий полета, негативно сказываясь на регулярности сообщений. Направления решения выявленной трудности предполагают ускоренное внедрение собственных цифровых платформ для управления пассажирскими и грузовыми потоками. Интеллектуализация управления на основе национальных нейросетей и баз данных наряду с формированием независимых каналов получения и обмена метеоинформацией в рамках региональных соглашений гарантирует информационную безопасность отрасли.

Проблема 3. Правовая неопределенность и риск ареста имущества. Двойная регистрация воздушных судов и противоречия в международном праве создают угрозу задержания бортов в иностранных юрисдикциях. Сложившаяся ситуация требует пересмотра страховых механизмов, так как традиционные полисы перестают гарантировать покрытие рисков в условиях санкций [5, с. 550]. Направления решения правовых коллизий предусматривают разработку юридических алгоритмов двойной

регистрации, согласованных с дружественными странами. Легализация альтернативных схем страхования через государственные страховые пулы и пересмотр подходов к ограничению ответственности перевозчиков гарантируют защиту интересов национальных операторов и стабильность имущественных отношений.

Проблема 4. Снижение рентабельности из-за удлинения маршрутов. Вынужденный облет закрытых зон увеличивает полетное время, расход топлива и нагрузку на экипажи. Рост издержек приводит к потере конкурентоспособности на ряде международных направлений, требуя пересмотра всей экономической модели перевозок. Направления решения финансово-логистических затруднений связаны с оптимизацией структуры транзитных хабов и переносом акцента на Азиатско-Тихоокеанский регион и Ближний Восток. Использование субсидий для обеспечения связности территорий и формирование новых транспортных коридоров, связывающих рынки БРИКС+, создают условия для восстановления операционной эффективности и перераспределения пассажиропотоков в пользу безопасных маршрутов.

Трансформация международных воздушных сообщений под давлением геополитических факторов приобрела необратимый характер. Процесс разрушения прежней архитектуры «открытого неба» замещается созданием суверенных авиационных кластеров. Важнейшим итогом текущего этапа выступает осознание необходимости полной технологической независимости в области самолетостроения и информационного сопровождения полетов. Согласно государственным планам, транспортная стратегия предусматривает достижение высокого уровня автономности парка воздушных судов к 2030 году [3].

Особую значимость приобретает правовая адаптация отрасли. Пересмотр подходов к ограничению ответственности и страхованию авиационных рисков в новых условиях гарантирует защиту интересов национальных операторов. Рост влияния перевозчиков из стран БРИКС+ и Ближнего Востока меняет структуру глобальных транзитных узлов, перемещая центр тяжести авиаперевозок в Азиатско-Тихоокеанский регион.

Дальнейшее развитие отрасли видится в углублении интеграции внутри новых экономических союзов и формировании альтернативных авиационных стандартов. Успешное преодоление санкционных барьеров зависит от эффективности механизмов параллельного импорта и скорости сертификации отечественных комплектующих.

Геополитическая трансформация, несмотря на многочисленные вызовы, создает предпосылки для качественного обновления материально-технической базы и цифровой инфраструктуры национального воздушного транспорта. Будущее международных полетов связано с созданием гибких логистических моделей, способных функционировать в условиях перманентной политической турбулентности.

Список использованных источников

1. Глинщикова Т. В. Принцип ограничения ответственности перевозчика в сфере международной воздушной перевозки / Т. В. Глинщикова, А. Ю. Панькова, А. А. Бардин // Аграрное и земельное право. – 2025. – № 2. – С. 311-314. – DOI: 10.47643/1815-1329_2025_2_311. – EDN: UJLAPN

2. Глухова В. А. Роль авиаперевозок в экономике / В. А. Глухова // Современные проблемы логистики, экономики, управления в эпоху глобальных вызовов : материалы II Международной заочной научно-практической конференции, Астрахань, 14 декабря 2022 года. – Астрахань: Издатель Сорокин Роман Васильевич, 2023. – С. 124-128.

3. Доклад о реализации транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года. Отчетный период: 2022 год. – М.: Минтранс России, 2023. – 25 августа.

4. Chu C. Assessing impacts of the Russia-Ukraine conflict on global air transportation: From the view of mass flight trajectories / C. Chu, H. Zhang, J. Zhang, L. Cong, F. Lu // Journal of Air Transport Management. – 2024. – Vol. 115. – URL: <https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2023.102522>. – DOI: 10.1016/j.jairtraman.2023.102522. – EDN: KNTRKD

5. Nwador A. F. Sanctions As Tool for Strategic Deterrence: an Assessment of Targeted Sanctions in Russia / A. F. Nwador, F. A. Sanubi, E. V. Clark // Journal of Public Administration, Finance and Law. – 2023. – Vol. 27. – P. 544–565. – URL: <https://doi.org/10.47743/jopaf1-2023-27-43>. – DOI: 10.47743/jopaf1-2023-27-43. – EDN: RELURT