

БОРЬБА ЗА «ОТКРЫТОЕ НЕБО»

А.А. ТЫРТОВ

Соискатель
Институт востоковедения РАН

Ключевые слова: «Открытое небо», авиакомпания, ОАЭ, Катар, США

Рынок авиационных перевозок в последнее время отличается достаточно высокой подвижностью. Несмотря на экономические кризисы, объемы перевозок продолжают расти. Этому в немалой степени способствует наличие ставших доступными благодаря принципам «Открытого неба»* предложений - как со стороны крупных авиакомпаний, так и активно развивающегося сегмента бюджетных перевозок. Все это, так или иначе, ведет к изменению авиационного рынка. И такие изменения часто не устраивают некоторых старых игроков, свято веривших в свою непоколебимость.

В июне 2013 г. в Кейптауне (ЮАР) прошла 69-я ежегодная встреча членов Международной ассоциации воздушного транспорта (IATA)¹. На полях этого мероприятия Тим Кларк, президент авиакомпании *Emirates*, входящей в одноименную группу компаний, которая принадлежит правительству Дубая (Объединённые Арабские Эмираты - ОАЭ), высказался о планах компании по организации транстихоокеанских маршрутов. По его словам, самолеты будут летать в Северную Америку с транзитными остановками в Азии. Т.Кларк подчеркнул, что таким образом *Emirates* планирует максимально использовать соглашения об открытом воздушном пространстве.

До этого момента конку-

ренты авиакомпании *Emirates* могли оставаться убежденными в том, что пассажирские перевозки будут строиться по принципу корреспондирующих городов, которые, по их представлениям, целесообразно было бы предлагать через транзитный пересадочный узел в аэропорту Дубая. Однако руководство *Emirates*, понимая ограниченность данного видения развития маршрутной сети при наличии таких самолетов в своем парке, как *Boeing B777* (от 305 до 451 пассажира) и *Airbus A380* (от 525 до 853 пассажиров), смотрело гораздо дальше. ОАЭ, имея двусторонние международные соглашения по использованию воздушного пространства со многими государствами, в т.ч. и с США, не собирались себя ограничивать в предоставляемых возможностях по использованию всех «свобод воздуха»**.

В 2006 г. компания *Emirates*

уже пробовала расширить свою магистральную сеть, открыв маршрут Дубай - Гамбург - Нью-Йорк, однако он достаточно быстро закрылся. По словам Кларка, тогда было не самое лучшее время. На этом направлении планировалось использовать B777-300. Лишь спустя семь лет, в октябре 2013 г. был открыт маршрут Дубай - Милан - Нью-Йорк, который начал обслуживать B777-300. *Emirates* начала совершать три рейса в день в миланский аэропорт «Мальпенса». Один из них - транзитный - до Нью-Йорка.

«ОТКРЫТОЕ НЕБО» - ИГРА ПО ПРАВИЛАМ

Впервые правила осуществления воздушного сообщения были сформулированы на конференции в 1944 г. в Чикаго, на которой была подписана Конвенция о международной гражданской авиации. Позже

* «Открытое небо» - концепция международной политики, направленная на либерализацию воздушных сообщений с целью создания условий, близких к свободной конкуренции между авиапредприятиями. Не путать с относящимся к военной авиации хельсинкским Договором по открытому небу 1992 г. (*Treaty on Open Skies*) (прим. авт.).

** Свобода воздуха - право или привилегия в отношении международного воздушного сообщения, предоставляемые в рамках подписанных межгосударственных соглашений «Открытое небо» одним государством другому государству или государствам, осуществлять полеты и производить посадки на своей территории для перевозки пассажиров, багажа и/или грузов (прим. авт.).

эти правила дополнялись и уточнялись. И, как это нередко бывало в мировой истории, именно США выступили инициатором подобных регламентов, безусловно, преследуя именно свои коммерческие цели под лозунгом «либерализация авиационных услуг».

В настоящее время существует 8 прав или «свобод воздуха»², которые фиксируются в каждом конкретном двустороннем межправительственном соглашении. В рамках такого соглашения государства определяют договорные воздушные линии и обмениваются предоставлением коммерческих прав, которые дают возможность авиапредприятиям перевозить пассажиров, грузы и почту над территориями договаривающихся государств.

До 1992 г. мировая гражданская авиация в отношении использования прав развивалась достаточно спокойно. На рынке было не так много сильных игроков, а большая часть из тех, кто был, находилась в США. И именно американские авиакомпании выступили в роли локомотива подписания новых соглашений «Открытое небо» с другими государствами с целью открытия их рынков для авиаперевозчиков из Северной Америки. Начиная с 1992 г. Соединённые Штаты подписали более 100 подобных соглашений.

Следуя политике либерализации международного авиационного рынка, США в 1999 г. подписали соглашение «Открытое небо» с ОАЭ, и в 2001 г. - с Катаром. Соглашения давали взаимный доступ - американских и эмиратских авиакомпаний в национальные аэропорты в первом случае; и американских и катарской авиакомпаний - во втором. Открыв прямое сообще-

ние между Дубаем и Нью-Йорком в 2004 г., *Emirates* к 2014 г. осуществляла прямые рейсы в 8 городов США, а к 2016 г. расширит свою сеть до десяти аэропортов. При этом американские авиакомпании *Delta* и *United* до сих пор летают только в Дубай, выполняя один рейс в день каждая.

QUOD LICET JOVI NON LICET BOVI*

В сентябре 2014 г. появились первые публикации о том, что некоторые американские авиаперевозчики начали кампанию против крупнейших арабских авиакомпаний, таких как *Emirates*, *Etihad Airways* и *Qatar Airways*. Они высказывали «обеспокоенность» относительно быстрого развития своих конкурентов, которая, по их мнению, является следствием активной финансовой государственной поддержки.

Во время саммита по авиационной политике 16 сентября 2014 г. в Вашингтоне председатель Комитета палаты представителей США по инфраструктуре и транспорту Бил Шустер высказал свою позицию в отношении этих ближневосточных перевозчиков. По его словам, они (арабские авиакомпании) «принадлежат правительствам. Их правительства не заботятся о прибыли. Они их используют в качестве инструмента экономического развития... и завоёвывают рынок за счет наших авиаперевозчиков»³. В свою очередь, управляющий директор по связям с правительством и общественностью в Ассоциации пилотов (ALPA) Майкл Робинс заявил, что «Госдепартамент может пере-

смотреть соглашение об «Открытом небе», когда наносится ущерб интересам США»⁴.

Это были первые обвинения в адрес эмиратских флагманов авиаперевозок. Тем временем в октябре 2014 г. на участке Дубай - Милан появился первый A380, что привело к увеличению пассажирского потока на данном направлении на 38%⁵. Более того, в *Emirates* чуть позже заявили, что с июня 2015 г. компания планирует заменить B777-300 на A380 на участке Милан - Нью-Йорк. Все это, конечно, не могло способствовать мирному сосуществованию американских и арабских компаний на рынке пассажирских перевозок.

В январе 2015 г. три американских авиапредприятия - *Delta*, *United* и *American* представили 55-страничный доклад «Возвращение “Открытого неба”»: необходимость реагирования на субсидированную конкуренцию со стороны государственных авиакомпаний Катара и ОАЭ»⁶, в котором раскрывали свои доводы относительно необходимости пересмотра соглашений с этими арабскими странами. Доклад был передан в Госдепартамент США, а также в министерства транспорта и торговли.

В частности, на первой странице данного доклада говорится, что «в большей степени Соединённые Штаты предполагали, что каждое соглашение “Открытое небо” будет неизменно служить и продвигать интересы США, создавая условия для конкуренции на рыночной основе. В подавляющем большинстве случаев это предположение было правдой. Но все в большей степени становится ясно, что в ряде особых случаев высоко ценимые права “Открытого

* Что дозволено Юпитеру, не дозволено быку (лат.) (прим. авт.).

неба», которые предоставили США, используются несовместимым с открытой рыночной конкуренцией и интересами США образом»⁷.

Исходя из этого, становится вполне очевидным, что свободная рыночная конкуренция должна отвечать интересам США, а если она не отвечает, то, соответственно, нет никакой рыночной конкуренции. Далее в докладе Катар, Дубай и Абу-Даби обвиняются в том, что они, формулируя свою стратегию экономического развития, связывают ее с «мощной экспансией» на маршрутах международных пассажирских авиаперевозок через свои узловые аэропорты - хабы. И, следуя этой стратегии, «они создали вертикально-интегрированный, полностью государственный авиационный сектор, который включает в себя монопольное предоставление услуг и комплекс взаимоотношений между правительственными институтами, авиакомпаниями, компаниями, занимающимися наземным обслуживанием, аэропортами, и государственными банками»⁸.

Таким образом, Катар и ОАЭ, по их мнению, используют эти авиакомпании как инструмент в реализации этой стратегии, предоставляя государственные преференции и субсидии на их операционную деятельность, которые, по оценкам американцев, составили более \$40 млн за последние 10 лет.

Тройка американских авиакомпаний обвиняет *Emirates*, *Etihaд* и *Qatar Airways* в нечестной конкуренции на американском рынке. Кроме 40-миллионных субсидий и других преференций, они также вменяют трем арабским перевозчикам в вину использование политики «Открытого

неба» в своих интересах, быстрый рост парка широкофюзеляжных самолетов, создание избыточного предложения на международных маршрутах, «переманивание» авиапассажиров. При этом надо отметить, что Соглашение не дает арабским перевозчикам никаких преимуществ перед американскими в получении дохода, а лишь регулирует правила использования национального воздушного пространства и аэропортов сторон.

Далее исследование посвящено демонстрации связи между членами правящих в ОАЭ и Катаре династий и авиационным и банковским секторами. Принимая во внимание, что население этих стран невелико, не трудно предположить, что такую связь можно найти. Тем более что родственников у находящейся у власти элиты в этих государствах достаточно. И всем нужно «найти место».

ФОРМИРОВАНИЕ КОАЛИЦИЙ

Доклад американских перевозчиков разделил авиационное сообщество на два лагеря, сформировавших коалиции противников и сторонников сохранения существующих соглашений между США и ОАЭ и США и Катаром.

К американцам присоединились европейские авиакомпании, которые входят в международные авиационные альянсы: *Delta* вместе с *AirFrance/KLM* входят в *Sky Team Alliance*; *United Airlines* и *Lufthansa* - в *Star Alliance*; *American Airways* в одном альянсе *One World* с *British Airways*.

Результатом создания этой коалиции стало «замораживание» выдачи новых прав посадки самолетов из Персид-

ского залива в ряде европейских городов до принятия решения по результатам рассмотрения обвинений в адрес арабских перевозчиков. Также эту тройку авиакомпаний поддерживали: Американская ассоциация пилотов (*ALPA*), значительное количество мэров американских городов, 21 сенатор и другие политические силы. Все они активно призывают Государственный департамент США начать консультации по «Открытому небу».

В свою очередь, компанию *Emirates* поддержала американская бюджетная авиакомпания *JetBlue Airways*, которая совместно с ней работает в рамках код-шеринга*. Арабскую сторону, кроме авиакомпании *JetBlue*, поддержали американские *FedEx*, *Alaska Airlines*, *Atlas Air*, *Boeing*, а также *Business Travel Coalition (BTC)*, которая защищает интересы туристического сообщества, и ряд других организаций. Они, со своей стороны, направили письма поддержки существующей политики «Открытое небо» в Госдепартамент, министерства транспорта и торговли США. Более того, *BTC* создало *OpenSkyTravel* коалицию, целью которой является широкомасштабная поддержка принципов «Открытого неба» на стороне арабских авиакомпаний.

Так, президент американской авиакомпании *JetBlue* Робин Хайес, защищая *Emirates*, которая стремится максимально использовать выгоду от соглашения по использованию воздушного пространства, подчеркнул, что политика США по «Открытому небу»

* Код-шеринг (англ. *code sharing*) - договоренность о совместном коммерческом использовании конкретного авиарейса и самолета одной авиакомпанией другими перевозчиками (прим. авт.).

помогает развивать коммерческую авиацию. Эта политика, по его мнению, дала возможность *Emirates* увеличить количество маршрутов в США, включая Бостон. Результатом этого стал рейс Дубай - Бостон, а *JetBlue* получила возможность обслуживать рейсы по маршруту Бостон - Детройт, который ранее монополично обслуживался компанией *Delta*⁹.

Это заявление Хайеса совпало со встречей генеральных директоров авиакомпаний *American*, *Delta* и *United* с министрами транспорта и торговли США, на которой они представляли свой доклад о «нечестной» конкуренции. На встрече они выступили с предложением пересмотреть политику США по «Открытому небу» с Катаром и ОАЭ. В качестве альтернативы они выдвинули лозунг «Честное небо», что, как оказалось, не ново. В 1990-х гг. этот лозунг был призван ограничить количество рабочей силы из стран Латинской Америки.

Сторонники сохранения существующей политики «Открытого неба» обращают внимание на то, что авиаперевозчики США в недавнем прошлом сами пользовались поддержкой правительства. Например, *Delta*, *United* и *American* получили масштабный антимонопольный иммунитет для организации совместных предприятий с внутренними конкурентами на некоторых специфических маршрутах в Европу и Азию.

В настоящее время эти американские авиакомпании продолжают сохранять антимонопольный иммунитет, промышленную консолидацию и сопутствующий ей рост стоимости билетов и дополнительные сборы, что позволяет им получать беспрецедентную при-

быль. А теперь еще, по словам президента *BTC* Кевина Митчела, некоторые авиаперевозчики бесстыдно пытаются закрыть американский рынок от конкуренции со стороны иностранных перевозчиков.

Видимо, понимая неубедительность своих аргументов и не получив быстрого ответа от Госдепартамента США, генеральный директор авиакомпании *Delta* Ричард Андерсон в интервью компании *CNN* коснулся провокационной темы, а именно, событий 11 сентября 2001 г., недвусмысленно намекая на то, что террористы-то были с Аравийского полуострова. Это, безусловно, вызвало негативную реакцию со стороны ОАЭ, которые являются одним из надежных союзников США в этом регионе.

Президент делового совета США-ОАЭ Дени Себрайт назвал высказывания о связи авиакомпаний Персидского залива, таких как *Emirates* и *Etihad*, с событиями 11 сентября 2001 г. «разочаровывающими и безответственными». Такой посыл Р.Андерсона не поддержал и Генеральный директор *Lufthansa* Карстен Шпор, назвав это «ковбойским подходом к ведению дискуссий»¹⁰. И это при том, что немецкая авиакомпания поддерживала, в целом, позицию своих американских партнеров.

В свою очередь, представитель министерства транспорта США Б.Фарбер сообщил, что «администрация придерживается своих обязательств по политике “Открытого неба”, которая приносит пользу путешествующим, авиационной индустрии США, американским городам и, в целом, экономике через рост туризма, торговли и рабочих мест»¹¹.

Следует отметить, что соглашение по «Открытому не-

бу» способствует росту ценового разнообразия и количества доступных услуг для пассажиров и грузоотправителей. Навязывая пересмотр существующих соглашений, три американские авиакомпании пытаются бороться с арабскими перевозчиками Персидского залива за дополнительные доходы, надеясь получить со стороны Конгресса США помощь в усилении своих позиций в отношениях с Катаром и ОАЭ, и тем самым защитить свое доминирование на внутреннем и международном авиационном рынках.

Американское правительство имеет длинную историю оказания государственной помощи представителям авиационной индустрии, будь то производители самолетов - такие, как *Boeing*, или сами авиакомпании. Американское правительство предоставляло значительные субсидии и иную финансовую поддержку различным национальным отраслям, когда они сталкивались с финансовыми проблемами.

Такое происходило в истории автомобильной и авиационной промышленности США. В частности, это подтверждает доклад *Risk Advisory Group*, подготовленный по заказу *Etihad*, в котором приводятся результаты исследования предоставления государственной финансовой поддержки американским авиакомпаниям *Delta*, *United* и *American* в последние годы в размере \$70 млрд¹². Большая часть этих средств была выделена в рамках национального кодекса о банкротстве на списание долгов, другая перечислена в их пенсионные фонды. Хотя, как заявила представительница коалиции сторонников американских авиакомпаний Джил Закмен, «процесс, подпадающий под главу 11 (кодекса о

банкротстве), не является “субсидией”, как закреплено в международном праве о торговле»¹³.

Предоставляя своим национальным авиакомпаниям антимонопольный иммунитет, министерство транспорта США дает возможность им координировать стоимость билетов, качество обслуживания пассажиров и вместимость рейсов, сокращая маршруты и меняя расписание. А членство американских авиакомпаний в международных альянсах - *Sky Team Alliance*, *Star Alliance* и *One World* - позволяет им контролировать большинство международных маршрутов и получать прибыль. Это подтверждают данные о доходах Американских авиалиний, которые резко выросли в последнее время, тогда как качество обслуживания пассажиров упало. Согласно рейтингу *Skytrax* за 2015 г., *Delta* находится на 45-й строчке 100 лучших авиакомпаний в мире, *United* - на 60-й, *American* - на 79-й¹⁴.

Решение этого конфликта является важным вопросом для ОАЭ и Катара, поскольку авиация - это центральный пункт плана макроэкономического развития этих стран и уже составляет существенную часть национального ВВП в их экономиках. Многие сферы бизнеса сильно зависят от авиационного сектора. Например, современная стратегия модернизации Дубая строится на «трех Т» (торговля, транспорт и туризм) как драйверах экономического роста. Таким образом, атаку на арабские авиакомпании можно рассматривать как атаку на стратегию экономической диверсификации бизнеса данных стран, которая представляет угрозу экономическому благополучию стран Персидского залива.

Оценка справедливости обвинений в адрес арабских авиакомпаний требует особых знаний, чтобы понять разницу между такими понятиями, как субсидия, вложение капитала и привлекаемые средства. Но уже сегодня многие эксперты признают, что присутствие арабских авиакомпаний на американском рынке - это положительный фактор: количество пассажиров выросло, а стоимость билетов упала, т.е. это как раз то, что и предполагает либерализация авиационного рынка.

В докладе 2014 г. торгового совета США сообщалось, что США от присутствия арабских авиакомпаний на американском рынке получают суммарную выгоду в размере более чем \$16 млн, обеспечивая более чем 100 000 рабочих мест¹⁵. А портфель заказов в 71 самолет делает *Etihad* самым крупным в мире покупателем B787 *Dreamliner*¹⁶.

Следует отметить, что не так много инициатив глобальной политики оказались настолько успешными, как политика «Открытого неба». Благодаря ей за последние 20 лет мировой авиационный рынок получил значительное развитие, бюрократические преграды ликвидированы.

В настоящее время люди путешествуют гораздо больше, чем раньше. Авиакомпании используют современные самолеты, открывают новые маршруты, улучшают сервис и предлагают билеты по доступной цене. Это как раз то, к чему, казалось бы, стремились три крупные авиакомпании США. Однако сегодня их обвинения арабских перевозчиков выглядят попыткой повернуть время вспять.

Как уже отмечалось выше, политика «Открытого неба», инициированная почти 30 лет

назад, имела своей целью развитие авиационных услуг между США и другими международными рынками. При этом, например, компания *Etihad* никогда не скрывала, что она получила финансирование за счет эмиссии акций и займов единственного акционера - правительства Абу-Даби, которое в 2003 г. приняло решение учредить свою авиакомпанию как ключевой элемент долгосрочного плана диверсификации экономики, заняв свою нишу на авиационном рынке и используя преимущества расположения аэропорта Абу-Даби.

EMIRATES, ETIHAD И QATAR AIRWAYS ДАЮТ ОТВЕТ

К началу июня 2015 г. активно начавшаяся дискуссия по поводу государственных субсидий трем лидерам рынка пассажирских перевозок из Персидского залива - *Emirates*, *Etihad Airways* и *Qatar Airways*, и их «нечестного» подхода к развитию авиакомпаний, постепенно приняла спокойный характер. Из речей американских представителей, как авиационного бизнеса, так и государственных структур, исчезли резкие слова. А уже в июне стали появляться первые ответы в виде исследований, проведенных *Oxford Economics* по заказу арабской стороны, в которых весьма основательно опровергались обвинения американских авиакомпаний.

Первым на обвинения американских авиакомпаний ответила *Etihad Airways*, представив в начале июня обширный 60-страничный доклад в Государственный департамент США и министерства торговли и транспорта, опровергающий обвинения американских авиаперевозчиков в получе-

нии правительственных субсидий и нанесении ущерба американской авиаиндустрии.

Арабская сторона в представленном докладе подчеркивает, что полученные средства от правительства Абу-Даби, которое является единственным акционером авиакомпании, являются ни чем иным, как собственным капиталом, который она получила несколькими траншами в период с 2004 по март 2015 гг. в размере \$9,1 млрд, а также заемные средства в размере \$5,2 млрд, которые должны быть возвращены¹⁷. Это был период быстрого роста *Etihad Airways*. Более того, в авиакомпании обращают внимание на то, что заемные средства возвращаются. Так, в 2014 г. выплаты по этим долгам составили \$800 млн¹⁸.

Похожая ситуация и в докладах *Emirates* и *Qatar Airways*, представленных 29 июня и 30 июля 2015 г., соответственно (с докладами можно ознакомиться на сайтах авиакомпаний). Все денежные средства, полученные ими за последнее десятилетие, были или инвестициями акционеров, которые с лихвой окупаются, или заемными ресурсами, которые успешно и регулярно возвращаются.

Что касается т.н. ущерба американской экономике, то сложно представить, как уже купленные пассажирские самолеты у Боинга и существующие заказы на приобретение новых (что, по сути, уже подразумевает вовлечение в этот процесс большого числа смежников и отнюдь не арабских или русских) могут нанести ущерб США. В частности, только *Qatar Airways* эксплуатирует 67 Боингов и еще 152 Боинга заказала на сумму более \$50 млрд.

По данным *Oxford Economics*, только компания

Etihad в 2015 г. создала порядка 23 000 рабочих мест, и ее доля в ВВП США составила \$2,9 млрд. В свою очередь, *Emirates* в своем докладе приводит данные министерства торговли США о том, что каждый миллиард долларов создаст 5 359 рабочих мест в США, и это в пересчете на заказанные новые B777X может дать американской экономики более 440 000 рабочих мест¹⁹. Кроме того, не следует забывать о туризме и сопутствующих бизнесах, которые получают свои выгоды от присутствия арабских авиаперевозчиков на американском рынке. Опять же в качестве финансирования сделок на покупку самолетов привлекаются американские финансовые структуры, например, *Ex-Im Bank*.

Как пример, доказывающий правильность политики «Открытого неба», Джеймс Хоган, генеральный директор *Etihad Airways*, приводит другие рынки авиаперевозок, где «авиакомпании реагируют на появление новой конкуренции улучшением своих собственных предложений для потребителей»²⁰, в частности, *Qantas Airways* (Австралия), которая не вступает в споры, а улучшает качество своих услуг.

* * *

Таким образом, политика «Открытое небо», инициированная США в начале 1990-х гг. с целью либерализации международного авиационного рынка, была своевременна и полезна для развития не только собственной авиационной индустрии, но и всего мира, включая и смежные отрасли, такие, например, как туризм. Она открывала доступ американским авиакомпаниям на рынки других стран, а их технологическое превосходство

как в имеющемся современном для того времени авиапарке, так и в качестве предоставляемых авиационных услуг позволяло им получить значительные выгоды по сравнению с местными национальными перевозчиками.

Однако, как показывает время, ничто не стоит на месте, и американские авиакомпании постепенно стали терять свое лидерство. Возможно, по причине своей кажущейся исключительности и безгрешности, уверенность в которых в последние десятилетия стала явно отражаться почти во всех сферах деятельности США.

Безусловно, в настоящее время еще рано говорить о потере тройкой американских авиакомпаний ведущей роли в мировом авиационном бизнесе, но в лице *Emirates*, *Etihad Airways* и *Qatar Airways* они встретили тех сильных игроков, которые начинают заставлять других участников рынка поднимать качество услуг на новый уровень, ранее казавшийся излишним. Это требует финансовых вложений как в приобретение новых современных самолетов, так и во внедрение передовых технологий и развитие инфраструктуры для привлечения пассажиров. Но все это, наряду с привлекательной ценовой политикой, делает более доступными полеты для большинства граждан мира.

Политика же трех крупнейших авиаперевозчиков США в данной кампании направлена, скорее, не на регуляцию, а на фиксирование своей олигополии, и, прежде всего, на трансатлантических сегментах рынка пассажирских перевозок. В очередной раз американские компании для роста своей прибыли пытаются задействовать политические, а не ры-

ночные рычаги. При этом нельзя сказать, что прибыль этих авиакомпаний падает. Она как раз, несмотря на потерю ими ряда международных маршрутов, в последнее время растет.

Если же, в целом, сравнивать существующий потенциал американских и арабских лидеров авиаперевозок, то первые по количеству авиапарка, маршрутов, сотрудников и перевезенных пассажиров в два, а то и в три раза превосходят вторых. А по доходам - только *Emirates* как-то приближается к американской тройке.

Действительно, попытка пересмотреть соглашения об «Открытом небе» с ОАЭ и Катаром - это, скорее, попытка

американских авиакомпаний вывести экономический вопрос в сугубо политическую сферу. Для того чтобы они могли полноценно конкурировать с иностранными перевозчиками, им следует развивать маршрутную сеть, покупать современные самолеты и предлагать билеты по привлекательной цене. Кое-какие подвижки в работе, в частности, в *American Airlines*, можно увидеть уже сейчас - авиакомпания занялась улучшением качества бортового питания (ке-теринг).

Нужно отдавать отчет в том, что современный рынок пассажирских перевозок имеет избыток предложений, особенно за счет новых бюджетных авиалиний. Конкуренция

оказывает сильное давление на авиакомпании и вынуждает их снижать цены с тем, чтобы оставаться на рынке. Безусловно, взаимопроникающие авиасообщение и использование «третьих стран» для организации транзитных маршрутов будут развиваться. И арабские флагманы авиаперевозок, по всей видимости, идут здесь в первых рядах.

¹ UAE carrier plans to maximize Open Skies Agreements // Aviation week. 10.06.2013 - <http://aviationweek.com/awin/uae-carrier-plans-maximize-open-skies-agreements>

² The International Civil Aviation Organization (ICAO) - <http://www.icao.int/Pages/freedomsAir.aspx>

³ Allies home to fast-growing rivals for U.S. air carriers // Roll Call, 18.09.2014 - <http://blogs.rollcall.com/the-container/geostrategic-allies-home-to-fast-growing-rivals-for-u-s-air-carriers/>

⁴ Ibidem.

⁵ Emirates to add A380 service to Milan // Bussines Traveller. 07.10.2014 - <http://www.businessstraveller.com/news/100932/emirates-to-add-a380-service-to-milan>

⁶ Restoring Open Skies: The Need to Address Subsidized Competition from State-Owned Airlines in Qatar and the UAE // Skift, 28.01.2015 - <http://skift.com/wp-content/uploads/2015/03/White.Paper-2.pdf>

⁷ Ibidem.

⁸ Ibid.

⁹ U.S. Open Skies Policy Comes Under Scrutiny // Aviation week. 29.01.2015 - <http://aviationweek.com/commercial-aviation/us-open-skies-policy-comes-under-scrutiny>

¹⁰ Lufthansa CEO dismisses 'cowboy' tactics used by US carriers in Gulf spat // Arabian Business, 13.03.2015 - <http://www.arabianbusiness.com/lufthansa-ceo-dismisses-cowboy-tactics-used-by-us-carriers-in-gulf-spat-585414.html#.VhFoneztmko>

¹¹ Open-Skies Agreement challenged // New York Times, 06.02.2015 - <http://www.nytimes.com/2015/02/07/business/us-airlines-challenge-open-skies-agreements.html>

¹² Financial & other governmental benefits provided to american airlines, delta air lines & united airlines // Risk Advisory Group, 14.05.2015 - <http://www.businesstravel-coalition.com/documents/financial-other-government.pdf>

¹³ Etihad Airways says US carriers get \$70 bln in

government aid // Harriyet Daily News, 15.05.2015 - <http://www.hurriyetdailynews.com/etihad-airways-says-us-carriers-get-70-bln-in-government-aid.aspx?pageID=238&nid=82453>

¹⁴ The World's Top 100 Airlines in 2014 // Skytrax World Airline Awards - http://www.worldairlineawards.com/Awards/world_airline_rating.html

¹⁵ Emirates Airline assembles top team to rebut US carriers' allegations over subsidies // The National, 07.03.2015 - <http://www.thenational.ae/business/aviation/emirates-airline-assembles-top-team-to-rebut-us-carriers-allegations-over-subsidies>

¹⁶ Etihad orders 56 widebodies, plus 26 options // Airheadsfly.com, 17.11.2013 - <http://airheadsfly.com/2013/11/17/etihad-orders-56-widebodies-plus-26-options/>

¹⁷ Etihad Airways' Issues Rebuttal to U.S. Carriers' Unfair Subsidies Allegations // Skift, 02.06.2015 - <http://skift.com/2015/06/02/etihad-airways-rebuttal-to-u-s-carriers-unfair-subsidies-allegations/>

¹⁸ Etihad in strongest bid yet to quash 'Big Three' subsidies claims // Arabian Business, 02.06.2015 - <http://www.arabianbusiness.com/etihad-in-strongest-bid-yet-quash-big-three-subsidies-claims-594723.html>

¹⁹ Emirates' response to claims raised about state-owned airlines in Qatar and the United Arab Emirates, p. 177. 29.06.2015 - http://content.emirates.com/downloads/ek/pdfs/openskies_rebuttal/EK_Response_Main.pdf

²⁰ Etihad Airways' CEO James Hogan says keep skies open // Arabian Aerospace, 3.06.2015 - <http://www.arabianaerospace.aero/etihad-airways-ceo-james-hogan-says-keep-skies-open.html>