



**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ**

**АССАМБЛЕЯ — 38-Я СЕССИЯ**

**ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

**Пункт 43 повестки дня. Авиационные данные. Мониторинг и анализ**

**ПОСЛЕДСТВИЯ ПРОЦЕССА ЛИБЕРАЛИЗАЦИИ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА**

(Представлено Боливарианской Республикой Венесуэла)

**КРАТКАЯ СПРАВКА**

В настоящем документе приводится краткое обоснование необходимости проведения анализа и целевых исследований, которые бы методично раскрывали влияние процесса либерализации на международные воздушные перевозки с учетом значительных различий между государствами. Это необходимо для обеспечения безопасного и упорядоченного развития международных воздушных перевозок, а также для того, чтобы этот процесс служил в качестве инструмента экономического развития всех государств, подписавших Чикагскую конвенцию.

**Действия:** Ассамблее предлагается согласиться с рекомендациями, изложенными в п. 4.

*Справочный  
материал*

*Doc 7300, Конвенция о международной гражданской авиации  
ATConf/6-WP/103 Rev 1. Роль ИКАО в регулировании воздушного транспорта*

<sup>1</sup> Текст документа на испанском языке представлен Венесуэлой.

## 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В статье 44 Чикагской конвенции (в частности, подпунктах D, E, F, G и I) говорится, что целями и задачами Организации является удовлетворение потребностей народов мира в безопасном, регулярном, эффективном и экономичном воздушном транспорте, предотвращении экономических потерь, вызванных неразумной конкуренцией, и обеспечении полного уважения прав договаривающихся государств и справедливых для каждого государства возможностей использовать авиапредприятия, занятые в международном воздушном сообщении.

1.2 Международные/двусторонние соглашения об "открытом небе" могут иметь большое значение для коммерческого развития каждого государства. Однако эти соглашения могут также, в зависимости от состояния их авиационных систем, обеспечивать большие преимущества одним государствам по сравнению с другими. Несмотря на то, что мы согласны с тем, что так называемая либерализация международного воздушного транспорта создает условия для обеспечения равных возможностей при предоставлении обслуживания и открывает многие двери для коммерческого развития государств, как указывается в преамбуле к Чикагской конвенции, справедливо и то, что отсутствие исследований, раскрывающих влияние этих процессов либерализации и последствий либерализации, вызывает беспокойство. Цель методологии исследования будет состоять в том, чтобы проанализировать и спрогнозировать потенциальные последствия применения политики "открытого неба", с тем чтобы предотвратить ее превращение в угрозу для некоторых государств. Таким образом, в настоящем документе содержится предложение о том, каким образом ИКАО может провести исследование или подготовить методическое руководство, которое в свою очередь будет способствовать обеспечению справедливой конкуренции между странами со значительными различиями с точки зрения экономического и технического развития в области авиации, с тем чтобы все стороны могли воспользоваться результатами применения политики либерализации.

1.3 На Шестой Всемирной авиатранспортной конференции было одобрено предложение об обновлении показателей либерализации воздушного транспорта; мы считаем, что такого обновления будет недостаточно для всестороннего понимания и оценки этого процесса.

## 2. АНАЛИЗ

2.1 ИКАО следует рассмотреть вопрос о достижении сбалансированности между ожиданиями государств в плане развития с одной стороны, и ожиданиями отрасли и пользователей, с другой стороны. Несмотря на то, что процесс либерализации действительно может создать основу для обеспечения равных возможностей на начальном этапе с тем, чтобы воздушный транспорт мог развиваться устойчиво и экономично, как отмечается в преамбуле Конвенции, мы также должны учитывать тот факт, что неравенство условий различных сторон является реальностью. Это неравенство условий является сдерживающим фактором для участия и использования возможностей в силу обстоятельств отдельных государств. Таким образом, государство с недостаточно развитой авиационной системой, которое вступает в конкуренцию с государством, обладающим большим эксплуатационным потенциалом, несмотря на равенство возможностей, не обладает одинаковыми характеристиками в плане конкуренции, и это препятствует оптимальному развитию процесса либерализации.

2.2 Существуют весьма важные аспекты, которые следует учитывать при продвижении либерализации воздушного транспорта, в частности следующие действия:

- a) принятие во внимание сбалансированности между ожиданиями государств в плане развития, с одной стороны, и ожиданиями отрасли и пользователей, с другой, с учетом ситуации на глобальном рынке и многочисленных концепций, которые существуют с точки зрения регулирования и имеющихся ресурсов;
- b) глубокое понимание различных уровней авиационного развития в каждой стране и что такое положение может привести к созданию барьеров или катализаторов, которые могут иметь положительное или отрицательное воздействие на развитие процесса либерализации воздушных перевозок; переменные факторы, которые следует учитывать в случае стран, включают:
  - 1) авиационную инфраструктуру;
  - 2) объемы пассажирских, грузовых и почтовых перевозок;
  - 3) географическое положение;
  - 4) население;
  - 5) доходы;
  - 6) потенциал развития туризма;
  - 7) экономические отношения;
  - 8) валовой внутренний продукт (ВВП) и внутреннюю политику в отношении действующих в секторе компаний в вопросах преимущественного владения и фактического контроля над ним;
  - 9) запрет на полеты в ночное время и недобросовестную конкуренцию, среди прочих;
- c) разработку руководящих указаний по принципам регулирования международного воздушного транспорта, которые позволят государствам осуществлять постепенную либерализацию их воздушных перевозок и предотвращать сценарий, при котором усиливается неравенство условий;
- d) проведение эконометрических исследований с целью оценки причин и последствий либерализации авиaperезвозок, которые, в свою очередь, будут объяснять последствия для развития международного воздушного транспорта. Нам не известно о существовании исследований, в которых используются алгоритмы или статистические методы, убедительно показывающие, что увеличение количества пассажиров и объемов перевозок и преимуществ от развития гражданской авиации, является результатом либерализации воздушного транспорта. По этой причине важно быть в состоянии определить наличие причинной связи между объемом или ростом перевозок и принятием государством или регионом соглашений о либерализации воздушных сообщений. Это может быть достигнуто путем проведения эконометрического анализа с вышеупомянутыми характеристиками. Аналогично этому, показатели системы воздушного транспорта должны постоянно отслеживаться, с тем чтобы дать нам возможность понимать и отслеживать эволюцию системы.

2.3 Это неравенство условий в сочетании с отсутствием научной информации по этому вопросу является ограничивающим фактором для участия в системе и использовании ее возможностей. Это также порождает ложные ожидания и/или почву для большего недоверия к конкуренции в заложенных положениями Чикагской конвенции условиях и препятствует оптимальному, эффективному и действенному развитию процесса, обеспечивающего преимущества для всех участвующих сторон и заинтересованных партнеров. Проведенные

исследования указывают на преимущества либерализации, но при этом носят ограниченный характер и не позволяют определить масштабы процесса.

2.4 В свою очередь такого рода исследование также поможет определить причины и последствия возможных случаев недобросовестной конкуренции между участвующими в системе сторонами.

### 3. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

3.1 Государства должны располагать информацией о состоянии авиационной и авиатранспортной отрасли с точки зрения инфраструктуры, экономических показателей и политики, а также методологии и руководящих указаний с учетом вышеизложенных целей, с тем чтобы выполнить круг обязанностей, порученных ИКАО, а именно:

- a) содействовать безопасному и упорядоченному развитию международного воздушного транспорта;
- b) обеспечивать равенство в получении преимуществ всеми участвующими сторонами;
- c) обеспечивать превращение воздушного транспорта в инструмент экономического развития развивающихся стран.

3.2 В этом смысле эконометрические исследования позволят нам понять, каким образом переменные факторы влияют на процесс выполнения программ либерализации воздушного транспорта и позволят четко сориентироваться тем государствам, которые пока не приняли эту модель.

### 4. РЕКОМЕНДАЦИИ

4.1 Ассамблее предлагается:

- a) просить ИКАО продолжать играть ведущую роль в области воздушного транспорта, в особенности путем завершения проведения методологических исследований и разработки рекомендаций, которые позволят понять и количественно определить последствия либерализации, а также показать государствам, каким образом осуществлять процесс либерализации международных воздушных перевозок;
- b) просить ИКАО провести эконометрические исследования и разработать систему мониторинга, позволяющую объяснить и оценить, соответственно, последствия либерализации воздушных сообщений для международных перевозок и их развития с учетом всех переменных факторов этого процесса.