



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

ВСЕМИРНАЯ АВИАТРАНСПОРТНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ (ATCONF)

ШЕСТОЕ СОВЕЩАНИЕ

Монреаль, 18–22 марта 2013 года

Пункт 1 повестки дня. Глобальный обзор тенденций и событий

1.1 События в отрасли и в сфере регулирования

**УСТОЙЧИВОЕ РАЗВИТИЕ И ЭКОНОМИЧЕСКИЙ РОСТ
ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА**

(Представлено Секретариатом)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем рабочем документе рассматриваются вопросы, связанные с концепцией устойчивого развития воздушного транспорта. В нем также определяются и рассматриваются основные трудности на пути устойчивого развития гражданской авиации, с которыми сталкиваются все заинтересованные стороны, имеющие отношение к стоимостной цепочке.

Действия: Конференции предлагается:

- a) рассмотреть представленные в настоящем документе информацию и анализ;
- b) одобрить выводы, содержащиеся в п. 7;
- c) принять рекомендации, приведенные в п. 8.

*Справочный
материал*

Справочный материал по ATConf/6 можно найти на сайте
www.icao.int/meetings/atconf6.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В преамбуле Чикагской конвенции, подписанной в 1944 году (см. Doc 7300), говорится:

"ПОЭТОМУ [...] чтобы международные воздушные сообщения могли устанавливаться на основе равенства возможностей и осуществляться рационально и экономично."

1.2 В последующие годы, принимая во внимание значительные темпы роста воздушного транспорта за последние 50 лет, государства, региональные и международные организации и отрасль продемонстрировали значительную заинтересованность в обеспечении устойчивого развития воздушного транспорта.

2. ОПРЕДЕЛЕНИЕ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ

2.1 Согласно принятому Организацией Объединенных Наций (ООН) определению "устойчивое развитие" – это экономическое, социальное и экологическое понятие, связанное с тем, чтобы удовлетворять потребности настоящего времени, не подрывая способность будущих поколений удовлетворять свои собственные потребности.

2.2 На Авиатранспортном симпозиуме ИКАО (IATS), проходившем 18–20 апреля 2012 года в Монреале, ИКАО предложила определение устойчивого развития воздушного транспорта, включающее в себя определение устойчивого развития, принятое в ООН, и элементы, предложенные партнерами по воздушному транспорту, при сохранении духа Чикагской конвенции. Из него следует, что в контексте экономического развития гражданской авиации устойчиво развивающаяся система воздушного транспорта должна быть доступной, должна функционировать с учетом аспектов безопасности полетов, авиационной безопасности, принципов справедливости и эффективности и должна предоставлять возможность выбора авиаперевозчиков при поддержке конкурентной экономики и сбалансированного регионального развития.

3. ЭКОНОМИЧЕСКИЙ КОНТЕКСТ И ПРОГНОЗ

3.1 В период после 1995 года ежегодный прирост валового внутреннего продукта (ВВП) во всем мире составлял 2,8 %, а средний ежегодный прирост объемов пассажирских авиаперевозок (выраженный в коммерческих пассажирах-километрах) составлял 5,0 %. Согласно отраслевым данным число работающих в авиации и смежной сфере туристических услуг составляет 47,5 млн. человек, а непосредственно в отрасли воздушного транспорта занято 8,5 млн. человек. Вклад авиации в мировую экономику составляет 538 млрд. долл. США, а ее доля в объеме и стоимости мировых международных перевозок составляет соответственно 0,5 и 35 %.

3.2 Однако, особенно в последние 15 лет, на развитие гражданской авиации повсеместно повлиял ряд кризисов, непосредственно или косвенно связанных с авиацией (см. добавление А). На общей рентабельности системы воздушного транспорта отрицательно сказались кризис в Азии в 1997 году, террористическая атака 11 сентября 2001 года в США, вспышка заболевания, связанного с острым респираторным синдромом (ОРС) в 2003 году и мировой финансовый кризис 2008–2009 гг. Несмотря на прошлые и ожидаемые трудности на пути развития воздушного транспорта, ИКАО прогнозирует аналогичный устойчивый рост перевозок на следующие 20 лет (см. добавление В). Ожидается, что к 2030 году объем регулярных пассажирских перевозок во всем мире увеличится более чем вдвое, с 2,9 млрд. в 2012 году до более 6 млрд. пассажиров в год.

4. ПРЕПЯТСТВИЯ НА ПУТИ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ

4.1 На IATS в качестве основного препятствия на пути устойчивого развития воздушного транспорта была названа его географическая, регулятивная и экономическая раздробленность.

4.2 На Симпозиуме была выражена обеспокоенность наличием в стоимостной цепочке воздушного транспорта повсеместной дифференциации и неравенства, а в более конкретном плане, – низкой рентабельностью авиаперевозчиков и, в меньшей степени, аэропортов. Кроме того, говорилось о настоятельной необходимости расширения и более эффективного использования существующей инфраструктуры воздушного транспорта. В качестве элемента,

вызывающего беспокойство, назывались трудности с привлечением финансовых средств на развитие такой инфраструктуры, с которыми сталкиваются в некоторых регионах, при этом в качестве одного из основных препятствий на пути устойчивого развития воздушного транспорта указывался также рост числа налогов, которыми облагается воздушный транспорт. Ограничения в сфере владения авиаперевозчиками и контроля за ними также рассматривались в качестве одного из факторов, ведущих к растущей консолидации отрасли за счет слияний и образования альянсов. Были отмечены также трудности, с которыми сталкивается отрасль воздушного транспорта в связи с экономическими циклами, и влияние этих циклов на реализацию эффективной стратегии обеспечения устойчивого развития отрасли. И наконец, участники Симпозиума считали, что одним из крупных барьеров на пути устойчивого развития воздушного транспорта является несогласованность систем регулирования и что несходство нормативных положений в сфере воздушного транспорта является одним из вопросов, вызывающих серьезную обеспокоенность.

5. ТРУДНОСТИ, СВЯЗАННЫЕ С ФИНАНСИРОВАНИЕМ СИСТЕМЫ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА

5.1 Одним из препятствий на пути устойчивого развития гражданской авиации являются различия в рентабельности основных участников ценовой цепочки воздушного транспорта. Важную роль в процессе привлечения новых инвестиций в отрасль играет повышение эффективности с точки зрения использования существующего капитала и окупаемости капиталовложений.

5.2 Несмотря на то, что большая часть капитала инвестируется в авиаперевозчиков и эксплуатантов аэропортов, наинизшим показателем по окупаемости вложений в авиатранспортной цепи поставок обладают эксплуатанты воздушных судов.

5.3 Стоимость активов авиакомпании, по крайней мере в краткосрочном плане, является в целом фиксированной. Авиакомпания не может реагировать на неожиданные изменения спроса путем перевода неиспользуемой располагаемой емкости в инвентарные запасы; поэтому в период снижения спроса на перевозки доходы скорее всего будут падать, а сократить соответственно расходы не представляется возможным. Традиционно расходы авиакомпаний делятся на эксплуатационные и неэксплуатационные, а один из основных элементов эксплуатационных расходов связан с топливом. В период с 1994 по 2009 год доля топлива в общей сумме эксплуатационных расходов возросла с 11 до 25 % (добавление С).

5.4 Учитывая растущую долю затрат на топливо в общих эксплуатационных расходах, неустойчивость цен на топливо также является одной из проблем, которую приходится решать эксплуатантам воздушных судов. Из добавления D видно, что в то время как в период с 1990 по 2003 год цены на масла и топливо в целом колебались в пределах от 20 до 40 долл. США за баррель, в период с 2003 по 2012 год они колебались в пределах от 40 до 150 долл. США за баррель (соотношение составляет почти 1:4). Такие резкие колебания цен, которые серьезно сказываются на норме прибыли, являются одним из основных вызовов, стоящих перед авиаперевозчиками. Статья расходов на топливо почти не поддается контролю со стороны руководства авиакомпаний, поскольку цены на топливо непосредственно увязаны с глобальными поставками нефти и спросом на нее. Несмотря на то, что для поддержания расходов на более стабильном уровне у авиаперевозчиков имеются некоторые финансовые инструменты, такие как топливное хеджирование, все меньшее количество эксплуатантов воздушных судов генерирует наличность, необходимую для того, чтобы получать выгоду от такой стратегии.

5.5 Подобным же образом доступ к более современным воздушным судам также зависит от наличия финансовых средств. Хотя воздушные суда можно также брать в лизинг у лизинговых компаний, прямая покупка воздушных судов как правило финансируется за счет кредитов, предоставляемых государственными организациями по финансированию экспорта, или при их поддержке. Получению финансирования могут способствовать гарантии, предоставляемые Конвенцией о международных гарантиях в отношении подвижного оборудования и Протоколом по авиационному оборудованию к этой Конвенции, которые были подписаны в Кейптауне (Южная Африка) 16 ноября 2001 года. В соответствии с этой Конвенцией был создан Международный регистр, в котором можно зарегистрировать гарантии в отношении воздушных судов или двигателей. Благодаря возросшей транспарентности и предсказуемости, сокращению операционных издержек и смягчению рисков при международном финансировании воздушных судов, Кейптаунская конвенция способствует более широкому использованию современных и эффективных по топливу воздушных судов.

5.6 Трудности с привлечением капитала, с которыми сталкиваются авиакомпании, усложняют процесс инвестирования средств в самые современные и эффективные воздушные суда, особенно в глобальном контексте финансирования системы воздушного транспорта. Следует отметить, что система финансирования воздушного транспорта представляет собой сложный комплекс взаимосвязанных вопросов, не все из которых поддаются контролю со стороны государств или заинтересованных сторон, характерным примером чему являются цены на топливо.

5.7 Адекватное финансирование является важным элементом развития и совершенствования системы воздушного транспорта, который тесно связан с принятием передовой практики в сфере управления и регулирования и созданием структуры, стимулирующей повышение эффективности. Необходимо также учитывать "человеческий фактор", включая подготовку персонала, с тем чтобы получать максимальную отдачу от инвестиций в новое наземное оборудование и воздушные суда.

5.8 В результате ускоренного развития отрасли в течение многих десятилетий существующие аэропорты и аэронавигационная инфраструктура в некоторых регионах оказались серьезно перегруженными. В связи с этим для создания инфраструктуры, требующейся для обеспечения устойчивого роста в будущем, необходимо, чтобы ИКАО и авиационное сообщество осуществляли сотрудничество на беспрецедентном уровне, опираясь на принципы коллективной работы, инноваций и устойчивости.

6. ЭКОНОМИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА

6.1 Постоянно изменяющийся характер международной гражданской авиации требует, чтобы ИКАО сочетала долгосрочное видение с определенной степенью гибкости для обеспечения устойчивого развития глобальной системы гражданской авиации, адаптируясь при этом к проблемам и неожиданным вызовам, встающим перед отраслью. Учитывая накопленный в последнее десятилетие опыт и реальности, связанные с глобальной экономической ситуацией, общее перспективное видение и мандат ИКАО очевидным образом сконцентрированы на устойчивом развитии, целью которого является создание устойчиво развивающейся глобальной системы воздушного транспорта на основе разработки политики и инструктивного материала для оказания помощи государствам-членам. Исходя именно из этого видения и стратегической задачи, была определена необходимость в установлении конкретной стратегической цели "Экономическое

развитие воздушного транспорта", направленной на содействие созданию надежной и экономически жизнеспособной системы воздушного транспорта.

6.2 Эта стратегическая цель отражает потребность в ведущей роли ИКАО в гармонизации структуры воздушного транспорта. Одно из ключевых направлений деятельности в этой сфере связано с необходимостью создания ИКАО благоприятной глобальной среды путем выработки основных принципов и инструктивных указаний по экономическому регулированию, управлению инфраструктурой и экономическим аспектам авиационной деятельности, включая вопросы налогообложения и сборов с пользователей. С этой целью также связана необходимость разработки ИКАО согласованных принципов политики в сфере воздушного транспорта для облегчения доступа к средствам на развитие авиационной инфраструктуры и финансирование системы воздушного транспорта, а также на экономическое регулирование и надзор. Достижение этой цели следует обеспечивать на основе международного сотрудничества и координации деятельности в регионах. Для обеспечения такой согласованности нужно будет отслеживать все новое в сфере регулирования и отраслевые события в международном воздушном транспорте, а также создать механизмы обмена информацией с отраслевыми заинтересованными сторонами, с тем чтобы облегчить сбор и распространение данных. Это приведет к возросшей транспарентности, что позволит осуществлять точный количественный и качественный анализ происходящего в сфере воздушного транспорта в интересах государств и отрасли и оказывать ощутимую помощь государствам во внедрении основных принципов и инструктивных указаний ИКАО в сфере воздушного транспорта.

7. ВЫВОДЫ

7.1 С учетом вышесказанного можно сделать следующие выводы:

- a) неодинаковые показатели рентабельности в рамках стоимостной цепочки воздушного транспорта, несходство нормативной базы, проблемы финансирования авиатранспортной системы и ограниченная пропускная способность инфраструктуры являются препятствиями на пути устойчивого развития воздушного транспорта и должны быть устранены для того, чтобы быть готовыми к ожидаемому росту объемов мировых авиаперевозок и способствовать устойчивому развитию системы воздушного транспорта;
- b) цены на топливо во многом зависят от действия рыночных сил, поэтому задействование возможностей регулирования представляется маловероятным. Однако настоятельно необходимо, чтобы нормативная база для развития воздушного транспорта способствовала использованию стратегий, направленных на смягчение негативных последствий резких колебаний цен на топливо.

8. РЕКОМЕНДАЦИИ

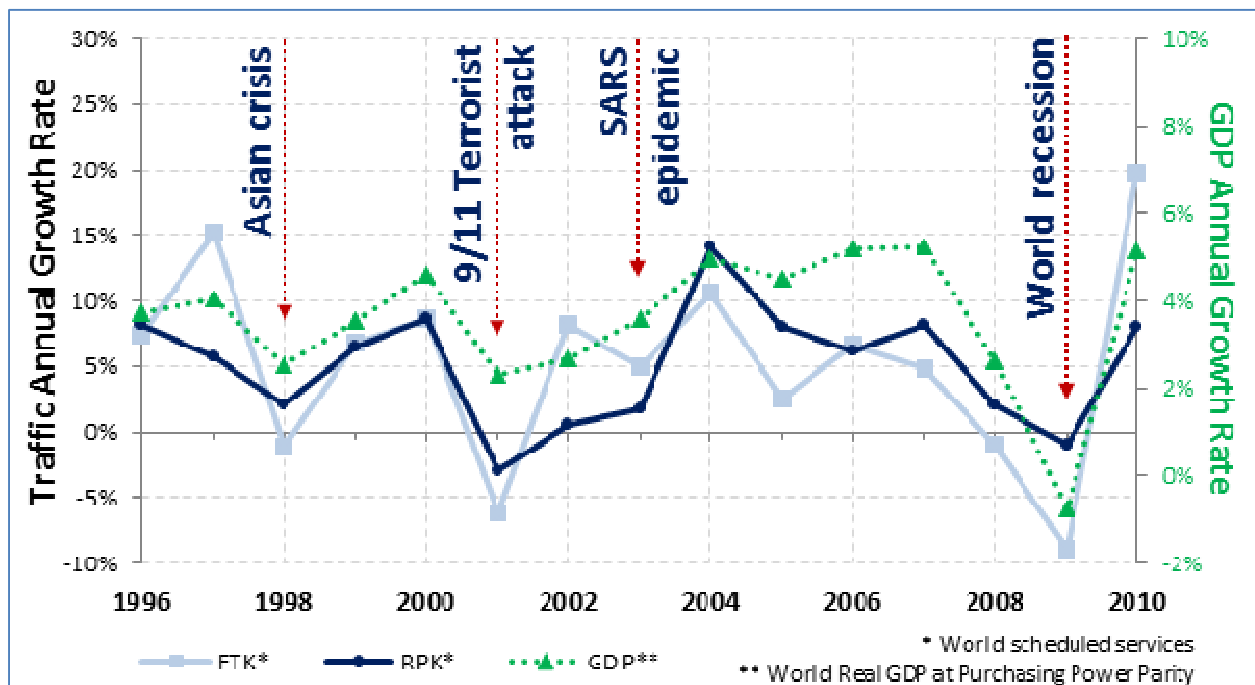
8.1 На рассмотрение Конференции предлагаются следующие рекомендации:

- a) единственным форумом для выработки глобальных решений, направленных на создание устойчиво развивающейся системы воздушного транспорта для всех заинтересованных сторон должна быть ИКАО;

- b) ИКАО следует продолжать осуществлять сотрудничество с международными и региональными организациями, а также с отраслью для того, чтобы отслеживать факторы, препятствующие устойчивому развитию системы воздушного транспорта и выработать на коллективной основе ключевые стратегии устранения препятствий, поощряя использование подхода "думать глобально, а действовать на местах".

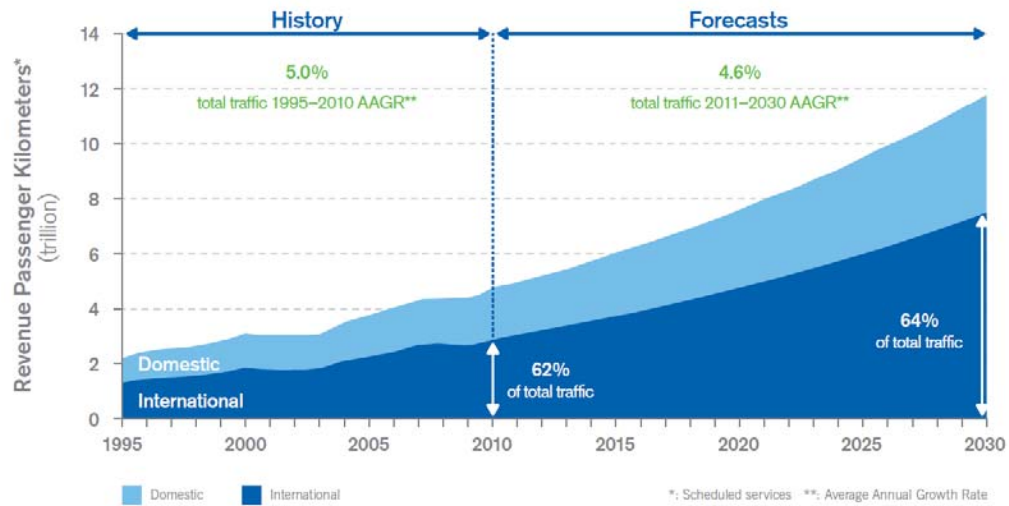
APPENDIX A

World air traffic vs. economic growth



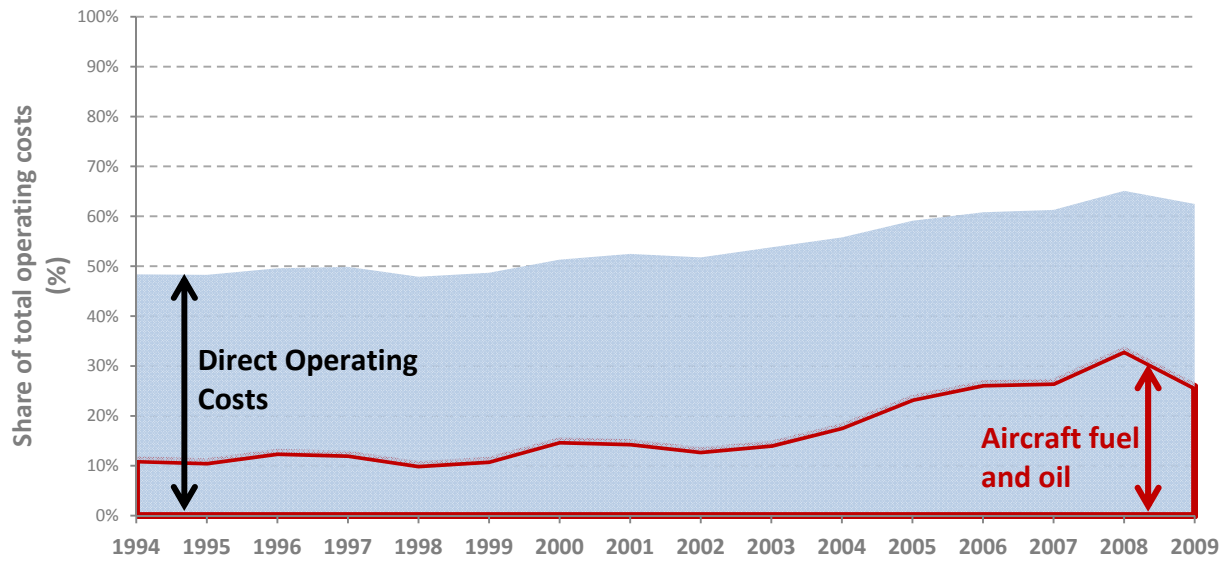
APPENDIX B

World scheduled passenger traffic: history and forecasts



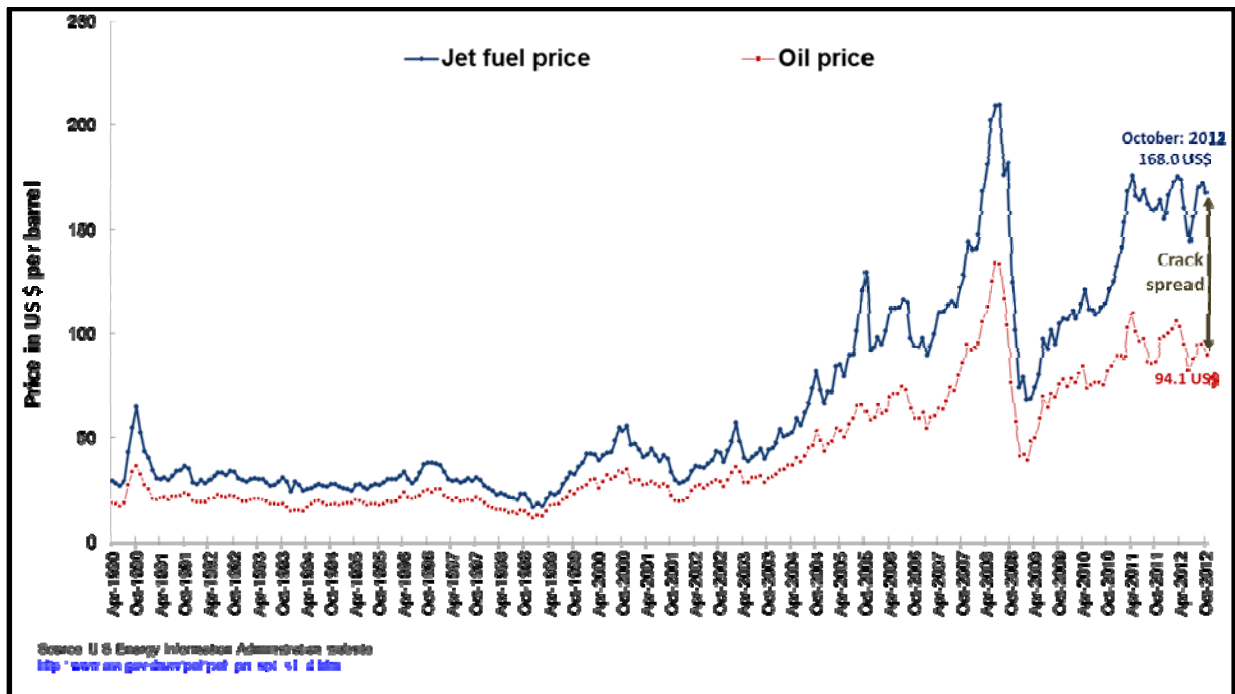
APPENDIX C

Fuel and direct operating costs share of the total operating costs



APPENDIX D

Oil and fuel price instability (1990-2012)



Source: U.S. Energy Information Administration website.