

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****ВСЕМИРНАЯ АВИАТРАНСПОРТНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ (ATCONF/6)****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

ЕС И ЕКГА: СОБЫТИЯ В ОТРАСЛИ И В СФЕРЕ РЕГУЛИРОВАНИЯ

(Представлено Ирландией от имени Европейского союза (ЕС) и его государств-членов¹ и других государств – членов Европейской конференции гражданской авиации² (ЕКГА))

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем рабочем документе содержится информация об основных событиях в отрасли и сфере регулирования в государствах – членах ЕС и ЕКГА после Пятой Всемирной авиатранспортной конференции 2003 года с основным акцентом на область экономического регулирования воздушного транспорта. Также вниманию Конференции предлагаются ключевые приоритеты ЕС-ЕКГА.

Действия: Конференции предлагается согласиться с рекомендациями, представленными в п. 4.

<i>Справочный материал</i>	Справочный материал ATConf/6 размещен по адресу: www.icao.int/meetings/atconf6 .
----------------------------	--

1. СОБЫТИЯ В ОТРАСЛИ

1.1 Средний уровень ежегодного роста объема пассажирских авиаперевозок в странах Европейского союза (ЕС) по количеству перевезенных пассажиров в период с 2004 по 2011 год составил 3,4 %. В рамках этого же периода в условиях экономического спада в 2008–2010 гг. в отрасли отмечен негативный ежегодный рост в среднем на -0,7 % по сравнению со средним ежегодным показателем роста в 6 % в предыдущие четыре года. Объем грузовых перевозок в ЕС растет несколько быстрее, чем показатель пассажирских перевозок: ежегодный средний показатель в период с 2004 по 2011 год составил 3,5 %.

¹ Австрия, Бельгия, Болгария, Венгрия, Германия, Греция, Дания, Ирландия, Испания, Италия, Кипр, Латвия, Литва, Люксембург, Мальта, Нидерланды, Польша, Португалия, Румыния, Словакия, Словения, Соединенное Королевство, Финляндия, Франция, Чешская Республика, Швеция и Эстония.

² Азербайджан, Албания, Армения, Босния и Герцеговина, Бывшая югославская Республика Македония, Грузия, Исландия, Монако, Норвегия, Республика Молдова, Сан-Марино, Сербия, Турция, Украина, Хорватия, Черногория и Швейцария.

1.2 Начиная с 2004 года ежегодное среднее увеличение числа летних маршрутов составляет 4,7 % (с 2852 до 4119), а в зимний сезон это увеличение составляет 2,6 % (с 2172 до 2658). Авиаперевозчики сталкиваются с усилением конкуренции, особенно в летний сезон, когда у пассажиров расширяются возможности выбора. С 2004 по 2012 год количество маршрутов летнего сезона, обслуживаемых более чем двумя перевозчиками, увеличилось на 40 %, тогда как аналогичный показатель увеличения для зимних маршрутов составляет менее 30 %.

1.3 За последние 20 лет либерализация рынка воздушных перевозок также способствовала трансграничной консолидации отрасли авиакомпаний в странах ЕС/ЕКГА, формы организации которой в прошлом ограничивались национальными рамками. Это привело к уменьшению числа "традиционных авиакомпаний" в результате слияния некоторых и банкротства других перевозчиков. Достигнув пикового показателя в 2003 году, число авиаперевозчиков, осуществляющих регулярные пассажирские сообщения в странах – членах ЕКГА, сократилось с 224 (2004) до 189 (2012). Эта тенденция, по всей видимости, сохранится и в ближайшем будущем. Тем не менее, в отрасли авиакомпаний ЕС до сих пор высок уровень фрагментации: имеется десяток крупных традиционных перевозчиков, множество независимых региональных авиакомпаний, большое число бюджетных или полубюджетных перевозчиков.

1.4 Авиаперевозчики конкурируют и по бизнес-модели: к 2012 году на долю бюджетных перевозчиков приходилось 45 % рынка перевозок в рамках ЕС по сравнению с 20 % в 2004 году. Это привело к еще большему обострению конкуренции в рамках ЕС, результатом чего стали широкомасштабные меры экономии "традиционных авиакомпаний" и создание ими собственных бюджетных дочерних компаний на маршрутах малой протяженности. На некоторых рынках возрастает конкуренция и в сфере дальнемагистральных перевозок. Отрасль реагирует на это продолжающимся процессом консолидации: авиаперевозчики создают альянсы и другие формы кооперации с партнерами в других регионах, которые позволяют добиться эффекта синергии, напоминая последствия слияния.

2. КЛЮЧЕВЫЕ СОБЫТИЯ В СФЕРЕ РЕГУЛИРОВАНИЯ

2.1 **Внутренний рынок.** В 2008 году в ЕС объединили, обновили и при необходимости уточнили три регламента 1992 года, которые составляли "третий пакет", т.е. меры законодательного характера по созданию внутреннего рынка воздушного транспорта ЕС. Были добавлены некоторые новые элементы, касающиеся, в частности, транспарентности ценообразования и права совместного использования кодов, а требование о ценовом лидерстве³ и ряд других положений были исключены. Новый Регламент 1008/2008 заложил солидный фундамент для создания полностью открытого и интегрированного рынка воздушного транспорта.

2.2 **Аэропортовые сборы.** В 2009 году в ЕС была принята Директива по аэропортовым сборам⁴, направленная главным образом на повышение транспарентности при расчете аэропортовых сборов и отказ от дискриминации при их взимании. Эта Директива, в основу которой положена политика ИКАО в области аэропортовых сборов, изложенная в документе Дос 9082 (*Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание*), применяется к каждому аэропорту Европейского союза, обслуживающему более 5 млн. пассажиров в год, а также к самому крупному аэропорту государства-члена, если в нем нет аэропортов, соответствующих указанному критерию.

³ Заключается в том, что только авиаперевозчикам ЕС разрешается вводить новые продукты или более низкие тарифы на авиамаршрутах внутри ЕС.

⁴ Директива 2009/12/ЕС Европейского парламента и Совета об аэропортовых сборах от 11 марта 2009 года.

2.3 Выполнение этой директивы государствами – членами ЕС также способствует совершенствованию процесса планирования и создания новой инфраструктуры, повышению предсказуемости как для аэропортов, так и для перевозчиков и в целом более эффективному и рациональному использованию ресурсов аэропортов.

2.4 **Шум в аэропортах.** По мере роста популярности путешествий у населения и дальнейшей глобализации экономики все большую озабоченность в обществе вызывает проблема воздействия шума, создаваемого в результате воздушных перевозок. Государства – члены ЕС и ЕКГА принимают меры для защиты граждан от чрезмерного шума и активно популяризируют принципы "устойчивого роста воздушных перевозок" в соответствии с предложенным ИКАО "сбалансированным подходом".

2.5 **Экономические аспекты аэронавигационного обслуживания.** Экономические аспекты аэронавигационного обслуживания рассматриваются в ЕС в контексте "единого европейского неба", реализации принципа обслуживания "от перрона до перрона" и разработки будущих концепций авиации. Экономические аспекты аэронавигационного обслуживания затрагивают вопросы эффективности и взимания сборов за такое обслуживание, а также инвестиций в инфраструктуру системы организации воздушного движения. Регулирование экономических аспектов осуществляется в соответствии с принципами ИКАО. Более подробно об этом вопросе рассказывается в отдельном рабочем документе (ATConf/6-WP/52).

2.6 **Защита интересов потребителей.** Последовательное развитие темы прав авиапассажиров начиная с 2003 года стало одним из ключевых элементов, позволяющих компенсировать последствия полной либерализации внутреннего рынка воздушного транспорта, гарантируя пассажирам право на путешествия и содействуя также устойчивому росту этого рынка.

2.7 Широкий диапазон прав, которые были закреплены в этот период, включая расширение доступа к авиаперевозкам пассажиров из числа инвалидов и лиц с ограниченной способностью передвигаться, повышение транспарентности ценообразования в применяемых тарифах и помощь пассажирам в случае отказа в посадке на борт, аннулирования с уведомлением за короткий срок или длительной задержки, коренным образом изменил отношения между пассажирами и отраслью воздушного транспорта. Признавая, что это сопряжено с затратами для авиаперевозчиков, мы, тем не менее, убеждены, что установление более равноправных отношений между сторонами способствует повышению качества предлагаемого обслуживания и расширению возможностей выбора у потребителя. Более активное сотрудничество в предоставлении таких услуг авиаперевозчиков, аэропортов и компаний по наземному обслуживанию также способствует повышению эффективности работы отрасли, более рациональному использованию и распределению ограниченных ресурсов.

2.8 Рекомендации ЕС/ЕКГА по вопросу защиты прав потребителей изложены в отдельном рабочем документе (ATConf/6-WP/55).

2.9 **Конкуренция и помощь государства.** Применение норм ЕС по вопросам конкуренции и помощи государства обеспечивает единые "правила игры" для эксплуатантов в условиях либерализации и позволяет избежать искажений рыночного равновесия. Информация о политике ЕС в области конкуренции и помощи государства изложена в отдельном рабочем документе (ATConf/6-WP/51).

2.10 **Соглашения о воздушном транспорте.** Рынок воздушного транспорта ЕС является основой для дальнейшей интеграции на более широком панъевропейском уровне. В основу "общей авиационной зоны", создаваемой посредством всеобъемлющих авиационных

соглашений между ЕС и его соседями⁵, положены единые принципы открытых рынков, гармонизации в сфере регулирования и применения сопоставимых правил конкуренции для обеспечения добросовестной конкуренции. В качестве наглядных примеров позитивного влияния либерализации на доступ к рынку можно привести Марокко и Западные Балканы. После заключения соглашений об общей авиационной зоне объем пассажирских перевозок между государствами – членами ЕС и Марокко удвоился, начиная с 2005 года, а ежегодный рост числа пассажиров в 2006–2011 гг. составил в среднем 11,2 %; аналогичный рост объема пассажирских перевозок отмечается между государствами – членами ЕС и партнерами ЕКГА на Западных Балканах, где среднегодовое увеличение числа пассажиров за тот же период составило 7,7 %.

2.11 Кроме того, ЕС ведет переговоры о заключении всеобъемлющих авиационных соглашений с другими ключевыми авиационными партнерами за рамками Европы. Соглашения с США и Канадой предусматривают, в соответствующих случаях, открытие рынков, либерализацию в сфере владения авиаперевозчиками и контроля над ними и сближение нормативной базы.

2.12 Наконец, достигнута договоренность о согласовании с нормами ЕС ("принципами назначения ЕС") почти 1000 двусторонних соглашений о воздушном сообщении (СВС) между государствами – членами ЕС и 117 странами-партнерами. Это позволяет добиться правовой определенности и способствует смягчению жестких требований о назначении в СВС.

3. ПРИОРИТЕТЫ ЕС И ЕКГА

3.1 Шестая Всемирная авиатранспортная конференция предоставит хорошую возможность для обсуждения и содействия дальнейшему развитию в сфере экономического регулирования международного воздушного транспорта. Государства – члены ЕС и ЕКГА считают перечисленные ниже проблемы приоритетными для рассмотрения на Конференции:

- a) при условии принятия мер, помогающих обеспечить открытую и добросовестную конкуренцию, мы выступаем за продолжение процессов либерализации международного воздушного транспорта и просим ИКАО активно способствовать этому процессу;
- b) мы рассчитываем, что ИКАО разработает основополагающие принципы открытой и добросовестной конкуренции и инструменты, помогающие обеспечить их реализацию (включая активное поощрение и поддержку принятия всеми государствами – членами ИКАО законов о конкуренции, применимых к международному воздушному транспорту, и ясных, транспарентных и осуществимых норм о помощи государства);
- c) мы также призываем ИКАО способствовать либерализации в сфере владения авиакомпаниями и контроля над ними в двусторонних, внутрирегиональных или межрегиональных отношениях на основе взаимности, последовательности и стабильности (обеспечивая в то же время поддержание эффективного контроля в сфере регулирования). Это станет значительным вкладом в "нормализацию" авиационной отрасли и будет содействовать, например, процессу дальнейшей консолидации;

⁵ Переговоры о заключении соглашений об "общей авиационной зоне" ведутся между ЕС и следующими партнерами: Албания, Босния и Герцеговина, Бывшая югославская Республика Македония, Грузия, Израиль, Иордания, Косово (в смысле резолюции 1244 Совета безопасности ООН), Марокко, Республика Молдова, Сербия, Хорватия и Черногория.

- d) мы настоятельно рекомендуем ИКАО разработать свод минимальных принципов, необходимых для защиты прав авиапассажиров (например, по вопросам предоставления пассажирам информации в период с момента бронирования до прибытия, транспарентности ценообразования, отказа в посадке на борт, аннулирования с уведомлением за короткий срок, длительных задержек и помощи пассажирам с ограниченной способностью передвигаться). Естественно, принятие на глобальном уровне свода ключевых минимальных принципов не будет препятствовать странам или блокам стран устанавливать более высокие обязательные стандарты.

4. РЕКОМЕНДАЦИИ

4.1 Конференции предлагается принять к сведению:

- a) информацию о событиях в отрасли и сфере регулирования в государствах – членах ЕС и ЕКГА, содержащуюся в настоящем документе;
- b) приоритеты государств – членов ЕС и ЕКГА для рассмотрения на Конференции.

— КОНЕЦ —