

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ — 39-Я СЕССИЯ****ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

Пункт № 39 повестки дня: Экономическое регулирование международного воздушного транспорта. Политика

РЕПАТРИАЦИЯ ДОХОДОВ АВИАКОМПАНИЙ, ПОЛУЧЕННЫХ ЗА РУБЕЖОМ

(Представлено Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА))

КРАТКАЯ СПРАВКА

Как правило, авиакомпании тарифицируют и продают билеты в валюте страны продажи. Далее, прежде чем перевести полученные в местной валюте доходы из-за границы, авиакомпаниям приходится их конвертировать в основную валюту, в которой авиакомпания ведет свою деятельность. В связи с падением цен на нефть и другие товары, а также общим спадом в глобальной экономике, ряд правительств по всему миру испытывает снижение притока иностранной валюты. Это означает, что на некоторых рынках авиакомпании не в состоянии приобрести иностранную валюту, которая требуется для конвертации их доходов в местной валюте, и таким образом их фонды оказываются "заблокированными" за рубежом. Отсутствие возможности иметь доступ к доходам, полученным за рубежом, и использовать их часто приводит к тому, что авиакомпании оказываются не в состоянии продолжать работу в таких странах. Вследствие этого способность авиации быть двигателем социального и экономического развития оказывается под ударом именно в тот момент, когда это особенно нужно.

Действия: Ассамблее предлагается:

- а) настоятельно призвать государства – члены ИКАО признать социальную и экономическую значимость авиации и работы воздушного транспорта;
- б) настоятельно призвать государства – члены ИКАО отдавать приоритет авиационной отрасли при распределении недостающей иностранной валюты и работать в сотрудничестве с авиакомпаниями в поиске инновационных решений проблем "заблокированных средств" в случае их возникновения;
- в) настоятельно призвать государства – члены ИКАО строго соблюдать существующие положения соглашений о воздушном сообщении, которые поощряют репатриацию средств, полученных за рубежом, а также включать такие положения в новые соглашения о воздушном сообщении.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью D: "Экономическое развитие воздушного транспорта"
<i>Финансовые последствия</i>	Отсутствуют
<i>Справочный материал</i>	Отсутствует

¹ Тексты на английском, арабском, испанском, китайском, русском и французском языках представлены ИАТА.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Авиация является жизненно важным двигателем мировой экономики. Воздушным транспортом перевозится треть всего объема мировой торговли. Отрасль перевозит половину международных туристов. Авиационная отрасль создает почти 63 миллиона рабочих мест и 2,7 триллиона долларов в мировом ВВП, а также является ключевым фактором в обеспечении нормальной работы других экономических отраслей, таких как нефтегазовая промышленность, сельское хозяйство и туризм. Авиация соединяет народы, семьи и деловых партнеров. Одним словом, воздушный транспорт способен предоставить значительные социальные и экономические выгоды широкому кругу потребителей и заинтересованных сторон.

1.2 Ключевым условием получения таких выгод является гарантия того, что препятствия, мешающие работе или замедляющие ее, можно будет избежать или устранить в максимально сжатые сроки. Одним из таких препятствий является неспособность авиакомпаний репатриировать полученные за рубежом доходы из стран, испытывающих нехватку иностранной валюты. Это является особой проблемой для авиакомпаний, потому что большинство их затрат формируется на внутреннем рынке их собственных стран, таким образом неспособность перевести из-за рубежа свои фонды вынуждает авиакомпании ограничивать или полностью прекращать свою деятельность в соответствующих странах. Это, в свою очередь, дает существенный негативный эффект для экономики и населения затронутых стран, и таким образом возникает ситуация, невыгодная никому: ни авиакомпаниям, ни потребителям, ни бизнесу, ни правительству.

2. ОБСУЖДЕНИЕ

2.1 Государства и авиационная отрасль имеют долгую историю сотрудничества в борьбе со многими угрозами, которые могли бы негативно повлиять на способность авиакомпаний увеличить их вклад в социальное и экономическое развитие. Это касается безопасности полетов и авиационной безопасности, охраны окружающей среды и любой из несчетного числа проблем; потребность в сотрудничестве, часто при неочевидном содействии ИКАО, является решающей.

2.2 Так как число государств, испытывающих нехватку иностранной валюты, растет, для государств и отрасли возникает новая возможность для сотрудничества, чтобы проблемы, связанные с переводом валюты из-за рубежа, не привели к снижению числа связей с затронутыми странами:

2.2.1 В случае возникновения нехватки иностранной валюты, государствам приходится принимать очень сложные решения в части распределения ограниченных ресурсов иностранной валюты. Понимая решающую роль воздушного транспорта в содействии экономической деятельности, необходимой для ослабления экономического спада, который в первую очередь может стать причиной нехватки иностранной валюты, важно рассматривать авиационную отрасль как приоритетную при распределении дефицитной иностранной валюты. Если авиация не будет рассматриваться в качестве первоочередного получателя, возможности воздушного транспорта по обеспечению связей между странами могут снижаться, таким образом негативно влияя на уровень экономической активности и ухудшая и без того плохую ситуацию.

2.2.2 Если у авиакомпаний есть существенные суммы в местной валюте, которые они не в состоянии конвертировать и перевести из-за рубежа, они занимаются поиском новых способов использования этих фондов. Например, они ищут местные организации, которые могли бы приобрести часть фондов авиакомпании в местной валюте, позволяя авиакомпаниям продавать

свои услуги в свободно конвертируемой валюте, а также они ищут возможности оплачивать местные издержки, такие как аэропортовые сборы, аэронавигационные сборы, топливные сборы, услуги по наземному обслуживанию, обеспечение бортовым питанием и т. д. В таких ситуациях было бы преимуществом, если бы авиакомпании и государства работали в сотрудничестве, осуществляя поиск таких новых решений и упрощая их реализацию.

2.3 В то время как изложенные выше инициативы могли бы помочь справиться с существующими проблемами возвращения денег из-за рубежа, строгое соблюдение положений о репатриации средств, содержащихся в соглашениях о воздушном сообщении (ASA) (которые, как правило, закрепляют право авиаперевозчиков перечислять остаток баланса на зарубежных счетах без ограничений в установленные сроки в свободно конвертируемой валюте), и включение таких положений в новые соглашения о воздушном сообщении помогло бы, в первую очередь, предотвратить возникновение подобных проблем.

3. **ВЫВОДЫ**

3.1 Ассамблее предлагается:

- a) настоятельно призвать государства – члены ИКАО признать социальную и экономическую значимость авиации и работы воздушного транспорта;
- b) настоятельно призвать государства – члены ИКАО отдавать приоритет авиационной отрасли при распределении недостающей иностранной валюты и работать в сотрудничестве с авиакомпаниями в поиске инновационных решений проблем "заблокированных средств" в случае их возникновения;
- c) настоятельно призвать государства – члены ИКАО строго соблюдать существующие положения соглашений о воздушном сообщении, которые поощряют репатриацию средств, полученных за рубежом, а также включать такие положения в новые соглашения о воздушном сообщении.

— КОНЕЦ —