



**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ**

**АССАМБЛЕЯ — 39-Я СЕССИЯ**

**ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

**Пункт 39 повестки дня. Экономическое регулирование международного воздушного транспорта. Политика**

**РАЗВИТИЕ ДОБРОСОВЕСТНОЙ КОНКУРЕНЦИИ В УСЛОВИЯХ  
ЛИБЕРАЛИЗАЦИИ РЫНКА**

(Представлено Республикой Корея)

**КРАТКАЯ СПРАВКА**

В настоящем документе представлены точки зрения и практические рекомендации, касающиеся развития добросовестной конкуренции в условиях либерализации рынка воздушного транспорта, основное внимание в которых уделяется экономическим аспектам и вопросам обеспечения безопасности полетов.

**Действия:** Ассамблее предлагается рассмотреть предложения, изложенные в п. 3.

<i>Стратегические цели</i>	Настоящий рабочий документ связан со стратегической целью D "Экономическое развитие воздушного транспорта"
<i>Финансовые последствия</i>	Неприменимо
<i>Справочный материал</i>	Неприменимо

## 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Республика Корея (РК) в полной мере признает выгоды от "либерализации", или "дерегулирования", которые содействуют развитию конкуренции на рынке международного воздушного транспорта.

1.2 С учетом выгод от либерализации, таких как низкие цены на билеты, более разветвленная сеть маршрутов между парами городов, удобное расписание рейсов, данная практика получила на рынке воздушного транспорта название "открытое небо".

1.3 Однако использование принципа "открытого неба" вызывает ряд опасений, касающихся обеспечения справедливых и равных условий конкуренции для авиакомпаний. РК намерена предложить несколько практических мер, направленных на развитие добросовестной конкуренции между государствами-членами при сохранении существующих рациональных подходов и недопущении ненужных споров.

## 2. НЕДОБРОСОВЕСТНАЯ – ДОБРОСОВЕСТНАЯ КОНКУРЕНЦИЯ

2.1 Число заключенных Республикой Корея соглашений о воздушном сообщении на основе принципа "открытого неба" увеличилось; по состоянию на 1 марта 2016 года заключены 41 соглашение.

2.2 Несмотря на многочисленные выгоды от полной либерализации рынка воздушного транспорта, в отношении концепции "открытого неба" существует целый ряд замечаний и опасений как со стороны развитых, так и развивающихся государств-членов.

2.3 В последнее время некоторые государственные перевозчики, основываясь на праве "шестой свободы", начали быстрыми темпами расширять свою деятельность с целью обеспечить доминирующее положение на конкретных маршрутах. Представляется правильным, чтобы в борьбе за потребителя побеждала та авиакомпания, которая предлагает наиболее дешевые билеты и наиболее удобное расписание рейсов, и чтобы эта борьба проходила в духе добросовестной конкуренции.

2.4 Помимо вопросов экономического характера, быстрый рост может также привести к возникновению проблем с обеспечением безопасности полетов. В Руководстве по управлению безопасностью полетов (документ Doc 9859) описано влияние подобных изменений. Так, например, статья 5.3.75 гласит: "изменения могут повлиять на адекватность или эффективность существующих стратегий уменьшения факторов риска для безопасности полетов". Кроме того, изменения могут непреднамеренно способствовать появлению в производственной деятельности новых опасных факторов и связанных с ними рисков для безопасности полетов.

2.5 Государства-члены, владеющие подобными быстрорастущими авиакомпаниями, должны стремиться к заключению соглашений об "открытом небе" со всеми остальными государствами-членами. Однако эти государства-члены могут посчитать такую практику недобросовестной, что затруднит получение поддержки общественности.

2.6 Отмечаются попытки привлечения к переговорам других, не связанных с авиацией отраслей, таких как энергетика или строительство, а также случаи возникновения политических вопросов при стремлении к дальнейшей либерализации рынка воздушного транспорта.

2.7 Так в Африке на 12-м заседании Авиатранспортного комитета Африканской комиссии гражданской авиации (АКГА) (Дакар, Сенегал, 30–31 октября 2012 года) АКГА представила документ "Добросовестная конкуренция и воздушный транспорт Африки" (АТСМ-WP/07). В статье 3 (мера защиты 3.2) подчеркивается, что "такие же аргументы звучат в продолжающихся спорах о том, что иностранные перевозчики доминируют на африканском рынке, и, помимо прочего, выполняют полеты на основе прав шестой свободы. Без сомнения, такие аргументы обоснованы и всегда кладутся в основу призывов применять охранительные меры".

2.8 Вопросы добросовестной конкуренции также обсуждались в ходе Шестой Всемирной авиатранспортной конференции ИКАО (АТConf/6-WP/4), в результате чего в п. 6.1 d) была внесена следующая рекомендация: "ИКАО следует разработать механизмы для содействия сотрудничеству, диалогу и обмену информацией между полномочными органами, ведающими вопросами конкуренции, а также среди таких органов в целях создания лучшей конкурентной среды для международного воздушного транспорта".

### **3. СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ ДОБРОСОВЕСТНОЙ КОНКУРЕНЦИИ**

3.1 РК предлагает ряд стратегий для дальнейшей либерализации рынка воздушного транспорта.

3.2 Соглашения об "открытом небе" должны основываться на взаимных социально-экономических выгодах двух государств без оглядки на возможность нарушения рыночных механизмов. Права перевозок должны рассматриваться исключительно в рамках авиационной отрасли независимо от других секторов экономики или политики. Вопросы обеспечения безопасности полетов на быстрорастущих рынках должны рассматриваться в рамках стратегии и концепции управления безопасностью полетов ИКАО. Помимо этого, ИКАО следует разработать механизм обеспечения добросовестной конкуренции для создания более конкурентной среды для международного воздушного транспорта.

### **4. ВЫВОДЫ**

4.1 Ассамблее предлагается рассмотреть предложения, изложенные в п. 3.