



АССАМБЛЕЯ – 42-Я СЕССИЯ

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

Пункт 26 повестки дня. Экономическое развитие воздушного транспорта

НЕОБХОДИМОСТЬ РАЗРАБОТКИ ИНСТРУМЕНТА ИЛИ МЕТОДОЛОГИИ ДЛЯ СПРАВЕДЛИВОЙ ЛИБЕРАЛИЗАЦИИ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА

(Представлено Венесуэлой (Боливарианской Республикой) и поддержано 9 государствами-членами² Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА))

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем рабочем документе подчеркивается необходимость разработки Международной организацией гражданской авиации (ИКАО) инструментов и методологий обеспечения того, чтобы либерализация воздушного транспорта, направленная на достижение равных возможностей, не увеличивала существующее экономическое и технологическое неравенство между государствами. ИКАО важно всесторонне проанализировать уровни развития авиационного сектора каждой страны в целях выявления и смягчения негативных последствий, содействия добросовестной конкуренции и обеспечения того, чтобы соглашения об открытом небе были справедливыми и способствовали устойчивому развитию всех стран в соответствии с принципами *Конвенции о международной гражданской авиации* (Чикагская конвенция).

Действия: Ассамблее предлагается:

- а) принять к сведению содержание этого рабочего документа;
- б) передать Совету полномочия на принятие ИКАО мер и инструментов для отслеживания и стимулирования справедливого и недискриминационного роста глобальной авиационной отрасли в рамках либерализации воздушного транспорта.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью " <i>Экономическое развитие воздушного транспорта обеспечивает экономическое процветание и социальное благополучие для всех</i> "
<i>Финансовые последствия</i>	
<i>Справочный материал</i>	Дос 7300 " <i>Конвенция о международной гражданской авиации</i> " (Чикагская конвенция)

¹ Текст на испанском языке представлен Венесуэлой (Боливарианской Республикой).

² Белиз, Боливия (Многонациональное Государство), Гватемала, Гондурас, Куба, Никарагуа, Сальвадор, Эквадор и Ямайка.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Статья 44 Чикагской конвенции (в частности, подпункты d), e), f), g) и i)) предусматривает следующие цели и задачи Организации: удовлетворять потребности народов мира в безопасном, регулярном, эффективном и экономичном воздушном транспорте; предотвращать экономические потери, вызванные неразумной конкуренцией и обеспечивать полное уважение прав Договаривающихся государств и справедливые для каждого Договаривающегося государства возможности использовать авиапредприятия, занятые в международном воздушном сообщении.

1.2 Соглашения об открытом небе, как многосторонние, так и двусторонние, обладают огромным потенциалом для стимулирования развития коммерческой деятельности государств-членов. Однако в действительности не все государства получают одинаковую выгоду. Хотя в преамбуле Чикагской конвенции предусматривается, что международные воздушные перевозки создают основу для равенства возможностей и открывают новые пути для торговли, мы обеспокоены отсутствием исследований, оценивающих реальные последствия этого процесса. Неприменение адекватной методологии анализа этих соглашений может превратить политику открытого неба в потенциальную угрозу с негативными результатами для некоторых государств. Эта обеспокоенность усугубляется тем, что, хотя данная политика разрабатывается более двадцати лет, некоторые страны добились значительного прогресса в достижении своих целей, в то время как другие все еще находятся в процессе движения к ним, в основном из-за отсутствия инструментов, позволяющих укрепить воздушный транспорт в соответствии с условиями, установленными Международной организацией гражданской авиации (ИКАО).

1.3 Поэтому настоящий рабочий документ преследует цель обсудить, каким образом ИКАО могла бы разработать углубленный анализ или методологическое руководство по обеспечению добросовестной конкуренции между странами, имеющими серьезные экономические и технологические различия в авиационном секторе, с тем чтобы все стороны могли извлечь пользу из политики либерализации.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1. ИКАО следует проанализировать ожидания государств, отрасли и пользователей, не упуская из виду их разные реалии. Хотя процесс либерализации направлен на создание равных возможностей для рационального и экономически эффективного развития воздушного транспорта, как это предусмотрено в преамбуле Чикагской конвенции, крайне важно признать неравенство условий между различными участниками. Это несходство является существенным ограничением для достижения равенства возможностей. Например, государство с зарождающейся авиационной отраслью теоретически может иметь такие же возможности, но не будет на равных конкурировать с государством, которое уже занимает доминирующее положение. Эта реальность может препятствовать оптимальному развитию процесса либерализации.

2.2. Помимо общих различий в экономическом положении конкуренция, присущая либерализации воздушного транспорта, разворачивается среди государств не на равных условиях. Страны с более развитой авиационной отраслью, парками современных и экономичных воздушных судов и широкой сетью установленных маршрутов обладают подавляющим конкурентным преимуществом. Это означает более низкие эксплуатационные расходы на кресло-километр, повышение способности предлагать конкурентоспособные цены и расширение возможностей для развития. С другой стороны, государства с недавно появившимися на рынке авиакомпаниями, более старым парком воздушных судов или менее развитой инфраструктурой оказываются в невыгодном

положении. Эти резкие различия в эксплуатационных и технических возможностях могут привести к концентрации воздушных перевозок в руках нескольких доминирующих авиакомпаний и ограничению способности небольших авиакомпаний развиваться и успешно конкурировать.

2.3 При содействии либерализации воздушного транспорта необходимо учитывать некоторые очень важные аспекты, включая, в частности, следующие:

- a) Баланс интересов и реалий. Крайне важно сбалансировать ожидания государств, отрасли и пользователей, принимая во внимание реалии мирового рынка, различные перспективы регулирования и имеющиеся ресурсы.
- b) Развитие авиационного сектора. Глубокое понимание различных уровней развития авиационного сектора каждой страны имеет важное значение, поскольку эти различия могут выступать в качестве барьеров или катализаторов, оказывающих негативное или положительное влияние на гибкость услуг в области воздушных перевозок. В этой связи крайне важно проанализировать такие переменные, как авиационная инфраструктура, объемы перевозок (пассажиров, грузов и почты), географическое положение, численность населения, доходы, пропускная способность, экономические отношения, валовой внутренний продукт (ВВП) и внутренняя политика в отношении предприятий отрасли. Кроме того, анализ взаимосвязанности воздушных перевозок (измеряемый количеством маршрутов и частотой), объема грузовых перевозок и тенденций в тарифах на авиаперевозки на либерализованных и нелиберализованных рынках будет способствовать точному мониторингу выгод и проблем, выявлению того, где либерализация действительно стимулирует экономический рост и где она может вызвать дисбаланс.
- c) Отсутствие специализированных исследований, которые помогли бы понять влияние либерализации воздушного транспорта на перевозки. Нам неизвестно о существовании исследований, основанных на адекватных алгоритмах или статистических методах, которые достоверно демонстрируют, что увеличение числа пассажиров, объема воздушного движения и вытекающих из этого выгод для развития гражданской авиации являются результатом либерализации воздушного транспорта. Неравные условия и отсутствие научной информации по данному вопросу фактически ограничивают паритет возможностей, создают ложные ожидания и/или опасения по поводу конкуренции в условиях, предусмотренных Чикагской конвенцией, и препятствуют плавному и эффективному процессу, который принесет выгоды всем заинтересованным сторонам. Проведенные исследования, показавшие преимущества либерализации, были весьма ограничены и малополезны для оценки масштабов этого процесса. Вместе с тем, исследования такого типа, в свою очередь, выявили бы причины и последствия недобросовестной конкуренции между заинтересованными сторонами системы и позволили бы государствам постепенно расширять свои авиатранспортные услуги, предотвращая сценарий растущего неравенства возможностей.

3. ВЫВОД

3.1 Государства нуждаются в адекватной информации, инструментах и инструктивном материале, с тем чтобы ИКАО могла выполнять свой мандат, а именно: содействовать безопасному и упорядоченному развитию международного воздушного транспорта, обеспечивать равные

выгоды для всех заинтересованных сторон и превращать воздушный транспорт в инструмент устойчивого развития государств.

— КОНЕЦ —