

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ — 40-Я СЕССИЯ****ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

**Пункт 32 повестки дня. Экономическое регулирование международного воздушного транспорта. Политика**

**ИНОСТРАННЫЕ ИНВЕСТИЦИИ В АВИАКОМПАНИИ**

(Представлено Соединенным Королевством)

**КРАТКАЯ СПРАВКА**

Соединенное Королевство стремится к достижению широкого международного консенсуса в вопросе смягчения ограничительных мер в отношении владения национальными авиакомпаниями и контроля над ними. Признавая, что предстоит еще немалая работа по решению проблем, существующих в некоторых государствах, Соединенное Королевство полностью поддерживает проводимую в настоящее время Группой экспертов ИКАО по регулированию воздушного транспорта (ATRP) работу по подготовке конвенции об иностранных инвестициях в авиакомпании. Национальная принадлежность владельца и/или лица, осуществляющего контроль над авиакомпанией, не должны являться одним из основных факторов при определении возможности функционирования такой авиакомпании. Главным и наиболее актуальным фактором являются аспекты безопасности полетов, авиационной безопасности, финансовой устойчивости, доверия к ее руководителям и надлежащего регулирования.

**Действия.** Ассамблее предлагается:

- призвать ИКАО продолжать проводимую Группой ATRP работу по подготовке конвенции об иностранных инвестициях в авиакомпании;
- продолжать работу по достижению поставленной на высоком уровне цели снятия национальных ограничений на владение авиакомпаниями и контроль над ними;
- как можно скорее завершить работу над упомянутой конвенцией.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью "Экономическое развитие воздушного транспорта"
<i>Финансовые последствия</i>	Любая деятельность, относящаяся к данному рабочему документу, может быть обусловлена наличием бюджетных ресурсов в бюджете Регулярной программы ИКАО на 2020–2022 гг.
<i>Справочный материал</i>	<i>Долгосрочное концептуальное видение либерализации международного воздушного транспорта, принятое на 205-й сессии Совета ИКАО</i> Доклад 14-го совещания Группы экспертов по регулированию воздушного транспорта (ATRP/14) Доклад 15-го совещания Группы экспертов по регулированию воздушного транспорта (ATRP/15) ATRP/15-WP/2, доклад Рабочей группы ATRP/14 Дос 10075, Действующие резолюции Ассамблеи (по состоянию на 6 октября 2016 года) Дос 10078, Резолюция А-39 Ассамблеи ATConf/6-WP 49

## 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Барьеры на пути доступа к рынкам препятствуют поставкам, конкуренции и инновациям, нанося ущерб потребителям, отрасли и экономике в целом.

1.2 Либерализация международного воздушного транспорта создает возможности для:

- a) расширения сетей маршрутов, укрепления контактов между предприятиями и людьми, отчего выигрывает экономика в целом, создания новых рабочих мест и дальнейшего роста;
- b) расширения коммерческих перспектив для авиакомпаний и аэропортов и усиления конкуренции в сфере поставок товаров и услуг;
- c) создания преимуществ для коммерческих предприятий и потребителей в части стоимости, выбора и качества продукции.

1.3 На своей 205-й сессии Совет ИКАО принял *"Долгосрочное концептуальное видение либерализации международного воздушного транспорта"*:

*"Мы, государства – члены Международной организации гражданской авиации, принимаем решение активно поддерживать текущий процесс либерализации международного воздушного транспорта, с тем чтобы он приносил пользу всем заинтересованным сторонам и экономике в целом.*

*Мы руководствуемся необходимостью обеспечить соблюдение самых высоких уровней безопасности полетов и авиационной безопасности, а также принципа справедливых и равных возможностей для всех государств и их заинтересованных сторон."*

## 2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Используемые в двусторонних соглашениях о воздушном сообщении (ASA) "традиционные" ограничения по вопросу о национальной принадлежности лиц, которые могут или не могут владеть авиакомпаниями или осуществлять контроль над их деятельностью, препятствуют доступу к рынку и являются барьером на пути к дальнейшей либерализации международного воздушного транспорта.

2.2 Такие ограничения препятствуют доступу авиакомпаний к рынкам капитала и, соответственно, могут ограничивать возможности их коммерческого роста/развития. Основанные на факторе национальной принадлежности ограничения в области владения авиакомпаниями и контроля над их деятельностью также не учитывают следующие факторы:

- a) бесспорно международный характер отрасли гражданской авиации и все более широкая представленность в этой отрасли многонациональных групп, альянсов и т. д.
- b) акционеры авиакомпаний не являются единственными экономическими выгодоприобретателями в результате развития сети воздушного транспорта, расширения выбора и повышения рентабельности.

2.3 Иностранные инвесторы вполне могут получать прибыль от своих инвестиций, но при этом значительные выгоды получают и государства, между которыми выполняют перевозки такие авиакомпании. Помимо прямых коммерческих выгод и занятости, возрастающих в результате деятельности таких авиакомпаний, развитие сети международных перевозок приносит и косвенные выгоды, способствуя, к примеру:

- a) доставке в страны туристов (которые расходуют средства на местных рынках);
- b) обеспечению выезда граждан за рубеж (например, на отдых, что способствует повышению благосостояния на национальном уровне);
- c) установлению связей для целей развития международной торговли и ускорения темпов экономического роста.

### 3. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

3.1 Соединенное Королевство стремится к достижению широкого международного консенсуса в вопросе смягчения ограничительных мер в отношении национальности лиц, которые могут или не могут являться владельцами авиакомпаний и осуществлять контроль над их деятельностью.

3.2 Признавая, что многое еще предстоит сделать для решения проблем, о которых говорили некоторые государства, в частности, по вопросу о так называемых "бесплатных ездоках", Соединенное Королевство полностью поддерживает проводимую Группой экспертов ИКАО по регулированию воздушного транспорта работу по созданию конвенции об иностранных инвестициях в авиакомпании.

3.3 Национальная принадлежность лиц, которые владеют авиакомпанией или осуществляют контроль над ее деятельностью, не должна быть основным фактором при определении того, может ли такое лицо ее эксплуатировать (возможно, за исключением некоторых "недобросовестных субъектов", которые по согласию сторон могут быть исключены из их числа по причинам, не связанным с авиацией). Наиболее важными факторами в этой области являются безопасность полетов, авиационная безопасность, финансовая устойчивость, компетентность руководителей и аспекты надлежащего регулирования.