

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

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

ЛИБЕРАЛИЗАЦИЯ ГРУЗОВЫХ АВИАПЕРЕВОЗОК

(Представлено Бразилией при поддержке Чили)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем рабочем документе содержится опыт Бразилии в области дерегулирования ее авиатранспортной отрасли, а также преимущества разработки специальных многосторонних соглашений в области грузовых авиаперевозок.

Действия: Ассамблее предлагается:

- a) признать преимущества либерализации всех видов грузовых авиаперевозок;
- b) просить Совет продолжить работу в области разработки международного соглашения для дальнейшей либерализации грузовых авиаперевозок, учитывая опыт работы Группы экспертов по регулированию воздушного транспорта (ATRP).

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью " <i>Экономическое развитие воздушного транспорта</i> "
<i>Финансовые последствия</i>	Неприменимо
<i>Справочный материал</i>	Дос 10075, <i>Действующие резолюции Ассамблеи</i> (по состоянию на 6 октября 2016 года) Дос 10078, <i>Доклад экономической комиссии 39-й сессии Ассамблеи</i> A40-WP/16- ЕС/1, <i>Доклад о ходе работы по разработке международных соглашений для либерализации доступа к рынку, грузовых перевозок и условий владения авиаперевозчиками и контроля за их деятельностью</i> A40-WP/22-ЕС/7, <i>Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта</i> <i>Доклад пятнадцатого совещания Группы экспертов по регулированию воздушного транспорта (ATRP/15)</i>

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Резолюция Ассамблеи А39-15 просит Совет продолжать разработку специального международного соглашения для дальнейшей либерализации грузовых авиаперевозок. Проведение этой работы было поручено Группе экспертов по регулированию воздушного транспорта (ATRP), осуществляющей свою деятельность в рамках Авиатранспортного комитета (АТС). В ходе 217-й сессии Совета АТС выразил озабоченность, что группа экспертов все еще не достигла единого

мнения в вопросе грузовых авиаперевозок и в ближайшее время существенно не продвинется в этой области, и в связи с этим принял решение о прекращении группой экспертов работ, связанных с разработкой международного соглашения для дальнейшей либерализации грузовых авиаперевозок.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 ДЕРЕГУЛИРОВАНИЕ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА В БРАЗИЛИИ

2.1.1 Воздушный транспорт является важным фактором, содействующим глобализации и возможностям национальной интеграции на основе высоких стандартов деятельности в странах, которые занимают почти весь материк (как, например, Бразилия). За последние тридцать лет бразильская авиатранспортная отрасль прошла поэтапный процесс дерегулирования, положивший конец существованию ряда государственных ограничений в области тарифов, маршрутов, иностранной собственности и вместимости воздушных судов. Этот прорыв в нормативном регулировании способствовал быстрому отклику авиационной отрасли на положительную динамику социально-экономического развития страны, позволив увеличить количество пассажиров более чем на 80 миллионов.

2.1.2 Последним шагом к полноценному функционированию отрасли стала отмена государственных ограничений на иностранное владение местными воздушными перевозчиками. К ожидаемым улучшениям можно отнести более низкую стоимость капитала, диверсификацию финансовых возможностей, появление новых участников и рост конкуренции, преемственность управленческого опыта и новых технологий, а также уверенную интеграцию на международной арене. Важно отметить, что вне зависимости от национальности инвестиций все бразильские авиакомпании должны соблюдать национальное законодательство в области труда, налогообложения и защиты окружающей среды, а также находятся под управлением и надзором Национального агентства гражданской авиации Бразилии (ANAC).

2.1.3 Учитывая особенности всех видов грузовых авиаперевозок, правительство Бразилии выпускает инструктивный материал по распространению седьмой свободы перевозок на грузовые авиаперевозки для будущих переговоров в области соглашений о воздушном сообщении. Основной целью создания нового инструктивного материала является популяризация грузовых перевозок, которые развиваются не так активно. С 2000 года количество пассажиров, перевезенных в Бразилии, выросло на 212 %, в то время как объем грузовых авиаперевозок за тот же период вырос всего на 75 %.

2.2 ЛИБЕРАЛИЗАЦИЯ ГРУЗОВЫХ АВИАПЕРЕВОЗОК

2.2.1 Грузовые авиаперевозки играют важную роль в содействии экономическому развитию и международной торговле. Существующие ограничения, накладываемые ограниченными свободами в рамках заключаемых соглашений, снижают логистическую эффективность и затрудняют выполнение грузовых авиаперевозок.

2.2.2 Предоставление седьмой свободы перевозок особенно важно именно для грузовых авиаперевозок в связи с их "однонаправленностью". Учитывая, что эффективное использование седьмой свободы перевозок опирается на сеть соглашений, создание многостороннего соглашения будет наиболее эффективно способствовать дальнейшей либерализации грузовых авиаперевозок.

2.2.3 На своем совещании Группа экспертов по регулированию воздушного транспорта (АТРР) рассмотрела проект дополнительного соглашения о либерализации грузовых авиаперевозок для международного воздушного транспорта, но в связи с отсутствием единого мнения среди ее членов, группа АТРР решила, что для достижения консенсуса необходимо проведение дальнейших исследований.

2.2.4 Тем не менее, на своей 217-й сессии Авиатранспортный комитет принял решение о том, что АТРР должна прекратить работу по разработке международного соглашения для дальнейшей либерализации грузовых авиаперевозок, несмотря на то, что группа просила АТС предоставить инструкции по дальнейшей работе группы в области разработки международного соглашения для дальнейшей либерализации грузовых авиаперевозок.

2.2.5 В этой связи Бразилия предлагает продолжить работу по разработке гибкого и прагматичного многостороннего соглашения для всех видов грузовых авиаперевозок, которое затем может пересматриваться. Изначально соглашение может быть подписано желающими и готовыми сторонами с возможностью дальнейшего присоединения других сторон. Те государства, которые хотят сохранить гибкость для проведения размеренной либерализации в соответствии с их потребностями и обстоятельствами, могут продолжить работу в рамках двустороннего обмена правами, а присоединиться к многостороннему соглашению только тогда, когда они будут готовы.

3. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

3.1 В свете процесса дерегулирования в Бразилии и учитывая:

- a) преимущества либерализации рынка грузовых авиаперевозок для заинтересованных сторон в области авиации, а также расширение экономики и потребителей;
- b) что многосторонний подход к либерализации международных грузовых авиаперевозок соответствует долгосрочному концептуальному плану ИКАО по либерализации международного воздушного транспорта;
- c) прогресс в области либерализации соглашений стал возможен благодаря составлению конкретных, простых и прагматичных соглашений.