

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

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

**ПРЕИМУЩЕСТВА, ОБЕСПЕЧИВАЕМЫЕ РЕАЛИЗАЦИЕЙ ЛИБЕРАЛЬНОЙ ПОЛИТИКИ  
В ОБЛАСТИ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА В СВЕТЕ РЕКОМЕНДАЦИЙ ШЕСТОЙ  
ВСЕМИРНОЙ АВИАТРАНСПОРТНОЙ КОНФЕРЕНЦИИ (ATCONF/6)  
И РЕШЕНИЙ 38-Й И 39-Й СЕССИЙ АССАМБЛЕИ**

(Представлено Доминиканской Республикой)

**КРАТКАЯ СПРАВКА**

В настоящем рабочем документе содержится информация о результатах реализации Доминиканской Республикой политики в области воздушного транспорта, основанной на использовании либерального подхода; в этом документе обращается внимание на деятельность ИКАО по оказанию государствам помощи во внедрении Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPs) Организации.

**Действия:** Ассамблее предлагается:

а) настоятельно рекомендовать ИКАО предусмотреть в рамках своей будущей деятельности и программы работы на следующий трехлетний период проведение мероприятий, которые будут стимулировать развитие политики в области общественного воздушного транспорта и создание возможностей для либерализации воздушного транспорта и активизации деятельности по реализации инициативы "*Ни одна страна не остается без внимания (NCLB)*";

б) пересмотреть резолюцию А39-15 "*Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта*".

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью " <i>Экономическое развитие воздушного транспорта</i> "
<i>Финансовые последствия</i>	Финансовые последствия будут зависеть от деятельности, утвержденной ИКАО в этой области в бюджете регулярной программы на 2020-2022 гг.
<i>Справочный материал</i>	Доклад шестой всемирной авиатранспортной конференции (ATCONF/6) А39-WP/15 " <i>Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта</i> "

<sup>1</sup> Документ на испанском языке представлен Доминиканской Республикой.

## 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В марте 2003 года Международная организация гражданской авиации провела свою Пятую всемирную авиатранспортную конференцию на тему "Проблемы и возможности либерализации" (Монреаль, Канада, 23-24 марта 2003 г.) с целью настоятельно рекомендовать государствам принять меры по стимулированию процесса либерализации, обеспечивающего расширение сети воздушного транспорта и доступ к международным рынкам. Для оказания содействия реализации этого процесса секретариат ИКАО подготовил рабочий документ, содержащий типовые двусторонние и региональные/многосторонние соглашения о воздушном сообщении. Эти соглашения нацелены на гармонизацию международных правил в области воздушного транспорта и всемирную координацию осуществляемого в настоящее время процесса либерализации. Эти положения представлены в документе *"Политика и инструктивный материал в области экономического регулирования международного воздушного транспорта"* (Doc 9687).

1.2 Новые типовые соглашения, отражающие традиционный, переходный и либерализованный подходы, содержат рекомендации по аспектам ведения переговоров относительно соглашений о воздушных сообщениях, в которых зачастую не отражаются такие вопросы как аренда воздушных судов, обеспечение гарантий, разрешение конфликтов, транспарентность и авиагруз.

1.3 В ходе Шестой всемирной авиатранспортной конференции на тему "Устойчивость воздушного транспорта" (ATConf/6) ИКАО по-прежнему оказывала поддержку рассмотрению вопроса о либерализации доступа к рынку на основе таких базовых принципов Организации, как упорядоченное, регулярное, эффективное и экономичное развитие деятельности, равные и справедливые возможности, общие интересы и оказание содействия устойчивому развитию международного воздушного транспорта.

1.4 В ходе 39-й сессии Ассамблеи ИКАО была утверждена резолюция А39-15 *"Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта"*. В этом заявлении государствам настоятельно рекомендуется учитывать эту политику, а Совету и Генеральному секретарю – продолжать изучать данный вопрос.

1.5 Государствам также настоятельно рекомендуется в своей практике, стандартах и при разработке политики учитывать и применять долгосрочную концепцию ИКАО по либерализации международного воздушного транспорта.

## 2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

### 2.1 Анализ. Ситуация в Латинской Америке

2.1.1 Протекционистский подход используемый различными латиноамериканскими государствами стал препятствием на пути развития воздушного транспорта, результатом чего является недостаточная и неэффективная развитость сети воздушного транспорта. Их экономическая политика в области воздушного транспорта основана на предоставлении третьей и четвертой свободы воздуха и в исключительных случаях – пятой свободы, предоставляемой в отдельных случаях с ограничением частоты выполнения полетов. В целом правительства латиноамериканских государств ограничили пропускную способность и внедрили системы утверждения или не утверждения тарифов, поддерживая жесткую концепцию преимущественного владения и фактического контроля для признания назначенных авиакомпаний. Исключением является случай Чили, реализующего политику открытого неба с 1979 года. После Пятой

всемирной авиатранспортной конференции несколько латиноамериканских государств постепенно приступили к пересмотру своей экономической политики в области воздушного транспорта, которая оставалась неизменной в течении почти пятидесяти лет.

2.1.2 В последующие годы ряд латиноамериканских государств, включая Бразилию, Доминиканскую Республику, Колумбию, Парагвай, Уругвай и Эквадор, приступили к процессу либерализации своей экономической политики в области воздушного транспорта, что дало положительные результаты, поскольку объем воздушных перевозок, выполняемый в этих странах национальными и зарубежными авиакомпаниями, увеличился. Более того, этот процесс характеризуется *отсутствием вмешательства в процесс определения пропускной способности и ценообразования*, которые самостоятельно устанавливаются авиакомпаниями на основе рыночных соображений.

### ***Результаты реализации латиноамериканскими государствами более либерализованной политики***

2.1.3 Для укрепления своих экономик, подавляющее большинство которых основано на туризме и оказании услуг, ряд латиноамериканских государств стимулирует увеличение пассажиропотока и торговли в своих странах и расширение сети воздушного транспорта путем создания прямых маршрутов, обеспечивающих воздушному транспорту возможность более оперативного и экономичного выполнения полетов.

2.1.4 Реализация либерализованной политики в странах Латинской Америки привела к расширению количества предоставляемых услуг, установлению более конкурентных цен, притоку иностранных валют и улучшению позиции государств с точки зрения туристических направлений за счет увеличения количества располагаемых кресел, что также привело к созданию новых рабочих мест.

## **2.2 Ситуация в Доминиканской Республике**

2.2.1 Политика в области воздушного транспорта, реализуемая Доминиканской Республикой, нацелена на расширение ее участия в международных рынках на основе заключения соглашений о воздушных сообщениях, предусмотренных либеральным или переходным подходом, в рамках которого права на воздушные перевозки предоставляются вплоть до шестой свободы воздуха для пассажирских, грузовых и комбинированных рейсов, и вплоть до седьмой свободы – только для грузовых рейсов. В настоящее время официальные соглашения Доминиканская Республика заключила с 66 государствами и правительствами.

2.2.2 В дополнение к принципу взаимности для стимулирования использования необслуживаемых или плохо обслуживаемых маршрутов, предоставляются льготы, аналогичные выдаче эксплуатационных утверждений, предоставляемых в качестве жеста доброй воли. В настоящее время мы рассматриваем вопрос о предоставлении прав на воздушные перевозки вплоть до седьмой свободы воздуха для пассажирских, регулярных и чартерных рейсов, выполняемых там, где отсутствует обслуживание, и где такой подход не будет приводить к несправедливой конкуренции.

2.2.3 При выполнении полетов на основе совместного использования кодов применяются рекомендации, изложенные в циркуляре 269-АТ/110 ИКАО, что обеспечивает авиакомпаниям возможность более широкого присутствия на международном рынке на маршрутах, где низкие объемы воздушного движения не оправдывают выполнение индивидуальных операций. Это уменьшает эксплуатационные издержки.

### 2.3 Ситуационное исследование

2.3.1 Результаты ситуационного исследования, проведенного в регионе Северной Атлантики ИКАО совместно с Межамериканским банком развития (IDB), касающегося достигнутого страной прогресса в области гражданской авиации, свидетельствуют о том, что на протяжении последних двадцати лет рынок воздушного транспорта в Доминиканской Республике постоянно расширяется и его ежегодный прирост в среднем составляет 5,28 %, что ставит нас в ряд крупнейших авиатранспортных рынков в Карибском регионе. Темпы прироста объема перевозок иностранных пассажиров превышают темпы прироста перевозок доминиканских граждан и в 2018 году их количество составило 78 % от общего количества пассажиров по сравнению с 70 % в 1996 году.

2.3.2 Согласно прогнозам к 2035 году количество пассажиров и рейсов, вылетающих из Доминиканской Республики, удвоится. Предполагается, что коэффициент загрузки составит примерно 85 %, что выше среднего глобального показателя, составляющего 81 %.

2.3.3 В нашей стране имеются семь (7) аккредитованных аэропортов, относящихся к категории государственных (прямое управление и концессии) и частных. Управление международными аэропортами осуществляется частным сектором на основе концессий (5) или частного владения (3).

## 3. ВЫВОД

3.1 В соответствии с инициативой ИКАО *"Ни одна страна не остается без внимания"* (NCLB) Организация должна по-прежнему повышать степень осведомленности государственных лидеров относительно важности и потенциальных выгод для их стран, обеспечиваемых реализацией мер, направленных на улучшение доступа к международному рынку. В этой связи:

- а) ИКАО настоятельно рекомендуется предусмотреть в рамках своей будущей деятельности и в программе работы на следующий трехлетний период проведение мероприятий, направленных на постоянное поощрение совершенствования политики в области общественного воздушного транспорта и создание возможностей в целях стимулирования либерализации воздушного транспорта.