



## РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

### АССАМБЛЕЯ — 41-Я СЕССИЯ

#### ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

**Пункт 35 повестки дня. Экономическое регулирование международного воздушного транспорта. Политика**

#### **АНАЛИЗ ВЛИЯНИЯ ЗАКЛЮЧЕНИЯ ЛИБЕРАЛИЗИРОВАННЫХ СОГЛАШЕНИЙ О ВОЗДУШНЫХ СООБЩЕНИЯХ**

(Представлено Чили при поддержке 18 государств – членов Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (LACAC)<sup>2</sup>)

#### **КРАТКАЯ СПРАВКА**

С учетом важности подписания соглашений о воздушных сообщениях (СВС) для обеспечения глобальной связности и развития пассажирских и грузовых авиаперевозок в настоящем документе описываются подходы к оценке влияния заключения новых СВС в рамках политики либерализации, выражающегося в повышении спроса на перевозки и экономических выгодах для воздушного транспорта и связанных с ним рынков и рассматриваемого в контексте категорий валового внутреннего продукта (ВВП), занятости и туризма.

**Действия:** Ассамблее предлагается поручить Совету разработать методический инструктивный материал, посвященный потенциальным преимуществам подписания либерализированных СВС и позволяющий производить количественную оценку их влияния на воздушный транспорт и связанные с ним рынки.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью "Экономическое развитие воздушного транспорта"
<i>Финансовые последствия</i>	
<i>Справочный материал</i>	Резолюция А40-9 "Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта" (добавление А "Экономическое регулирование международного воздушного транспорта")

<sup>1</sup> Версия на испанском языке представлена Чили.

<sup>2</sup> Аруба, Белиз, Бразилия, Венесуэла (Боливарианская Республика), Гватемала, Гондурас, Доминиканская Республика, Колумбия, Коста-Рика, Куба, Мексика, Никарагуа, Панама, Парагвай, Сальвадор, Уругвай, Эквадор и Ямайка.

## 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 На 40-й сессии Ассамблеи была принята резолюция А40-9 "Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта", которая в п. 12 раздела I "Базовые принципы и долгосрочная концепция" добавления А "Экономическое регулирование международного воздушного транспорта" содержит просьбу к Совету "провести дальнейшую работу по обеспечению более глубокого понимания преимуществ и проблем либерализации и препятствий на пути открытия доступа к рынку, с тем чтобы в свое время провести дальнейшее рассмотрение вопроса о разработке многостороннего подхода".

1.2 В п. 13 упомянутой резолюции Совету предлагается "продолжить деятельность по активизации диалога и обмена информацией с государствами-членами и отраслью, принимая во внимание цели *долгосрочной концепции ИКАО по либерализации международного воздушного транспорта* и прошлый опыт и достижения государств, включая существующие соглашения о либерализации... применимость и уместность существующих многосторонних договоров по воздушному праву, а также различные предложения, представленные в ходе Шестой Всемирной авиатранспортной конференции (АТConf/6)".

1.3 С учетом вклада воздушного транспорта в обеспечение глобальной связности и растущего спроса на пассажирские и грузовые перевозки многие государства заключают СВС, предусматривающие либерализацию, а в некоторых случаях и полное открытие воздушного пространства. Эти соглашения могли бы принести рынку воздушного транспорта и другим, связанным с ним рынкам ряд преимуществ, таких как увеличение объемов пассажирских и грузовых перевозок, более конкурентные маршруты, появление новых эксплуатантов, снижение цен на авиаперелеты, рост доли в ВВП, развитие въездного туризма и повышение доходов и прочее.

1.4 Таким образом, представляется весьма целесообразным изучить преимущества СВС, содержащих положения о либерализации или открытии воздушного пространства, и разработать стандартизированный методический инструктивный материал, который позволит государствам оценивать выгоды от подписания новых соглашений этого типа.

## 2. ССЫЛКИ НА ИССЛЕДОВАНИЯ

2.1 Был проведен ряд исследований<sup>3</sup>, посвященных количественной оценке влияния либерализации рынков грузовых авиаперевозок на затраты авиакомпаний в контексте соглашений, заключенных Соединенными Штатами Америки. Авторы исследований выяснили, что соглашения, предусматривающие большую степень открытости, позволили сократить расходы на авиаперевозки на 9 % и на 7 % повысить долю товаров, ввозимых в страну воздушным транспортом.

2.2 В другой серии аналитических исследований<sup>4</sup> рассматривались средние показатели влияния соглашения об открытом воздушном пространстве, заключенного в 2006 году между Марокко и 12 странами Европейского союза (ЕС), и было констатировано увеличение предложения посадочных мест на 20–35 % и значительное повышение вероятности открытия новых направлений авиаперевозок.

---

<sup>3</sup> Micco, A., and Serebrisky, T. (2006). Competition regimes and air transport costs: The effects of open skies agreements. *Journal of International Economics*, 70 (1), 25–51.

<sup>4</sup> Bernardo, V., and Fageda, X. (2017). The effects of the Morocco-European Union open skies agreement: A difference-in-differences analysis. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, 98, 24–41.

2.3 В 2017 году Национальное агентство гражданской авиации Бразилии (ANAC) и Межамериканский банк развития (МБР)<sup>5</sup> изучили влияние процесса либерализации рынка пассажирских авиаперевозок, начатого Бразилией в 2009 году, и обнаружили, что благодаря новым соглашениям число пассажиров, путешествующих в Бразилию и из нее, увеличилось в период с 2009 по 2014 год примерно на 3,76 млн человек, что приблизительно на 4,3 % больше величины, спрогнозированной на этот период.

2.4 В некоторых исследованиях<sup>6</sup> влияние соглашений об открытом воздушном пространстве изучалось с целью определить, могут ли страны получить дополнительные выгоды от повышения уровня либерализации. Авторы пришли к выводу, что такие соглашения способствовали в среднем 10-процентному увеличению числа пассажиров, перевозимых на трансатлантических рейсах.

2.5 Кроме того, в 2007 году коллективом авторитетных авторов<sup>7</sup> на основе анализа с использованием регрессионной модели было установлено, что соглашения, заключенные Соединенными Штатами Америки в 1995 году с Австрией, Бельгией, Данией, Исландией, Нидерландами, Норвегией, Финляндией, Чехией, Швецией и Швейцарией, привели к увеличению объемов пассажирского авиасообщения с этими странами в среднем на 6,4 %.

### 3. МЕТОДЫ ОЦЕНКИ ВЛИЯНИЯ ЛИБЕРАЛИЗИРОВАННЫХ СВС

3.1 В публикациях, посвящённых экономическому влиянию либерализации воздушного транспорта, делается вывод, что в целом она имеет положительный эффект практически во всех странах. В частности, имеющиеся данные свидетельствуют о том, что заключение этого типа соглашений приводит к увеличению потоков пассажирских и грузовых перевозок, снижению тарифов на перевозки, расширению доступности авиатранспортных услуг и уменьшению затрат на их оказание. Кроме того, открытие странами воздушного пространства способствует росту их ВВП и созданию новых рабочих мест.

3.2 В различных источниках для оценки влияния СВС с точки зрения увеличения спроса на воздушные перевозки используются, среди прочего, такие эконометрические методы, как модель авторегрессионного интегрированного скользящего среднего (ARIMA), метод синтетического контроля или метод наименьших квадратов (OLS), и результаты варьируются в зависимости от используемой методики.

3.3 Будучи международной организацией, занимающейся вопросами гражданской авиации, ИКАО подготавливает справочники с рекомендациями или методическими инструктивными материалами по различным темам, связанным с воздушным транспортом, однако в настоящее время в ее арсенале нет средства, позволяющего государствам произвести количественную оценку влияния СВС с точки зрения спроса на воздушные перевозки в стране или подготовить доклад о потенциальных преимуществах либерализованных СВС.

---

<sup>5</sup> Fioravanti, R., et al. (2017). *Análise de impacto regulatório dos acordos de serviços aéreos do Brasil*. Inter-American Development Bank.

<sup>6</sup> Moselle, B., Reitzes, J., Robyn, D., Horn, J., Caldwell, R., Church, B., Schumacher, A. (2002). *The Economic Impact of an EU-US Open Aviation Area*. Washington DC: The Brattle Group.

<sup>7</sup> Booz Allen Hamilton Ltd., Cambridge Hill Aviation Group, von den Steinen, E., Joerss, I., and Mendes de Leon, P. (2007). *The Economic Impacts of an Open Aviation Area between the EU and the US* (Final Report). London: Booz Allen Hamilton Ltd.

3.4 Принимая во внимание многообразие методик, с помощью которых может исследоваться влияние СВС на увеличение объемов воздушных перевозок, и учитывая, что ИКАО имеет мандат на оказание помощи государствам в различных профильных вопросах, связанных с воздушным транспортом, за счет предоставления надежной, точной и достоверной информации, представляется весьма целесообразным, чтобы ИКАО разработала стандартизированный инструктивный материал, позволяющий государствам производить количественную оценку преимуществ подписания новых соглашений, нацеленных на открытие доступа к рынкам.

3.5 С учетом того что некоторые государства проводят более жесткую ограничительную политику в отношении коммерческих воздушных перевозок, это средство позволило бы подготовить оценки соответствующих последствий для этих государств и тем самым ускорило бы либерализацию международных воздушных перевозок.

#### **4. ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ И ПРЕДЛОЖЕНИЕ АССАМБЛЕЕ**

4.1 В свете вышеизложенного мы предлагаем Ассамблее поручить Совету подготовить методический инструктивный материал, посвященный потенциальным преимуществам подписания либерализованных СВС и позволяющий производить количественную оценку их влияния на воздушный транспорт и связанные с ним рынки.

4.2 Такой методический инструктивный материал должен стать средством, которое предоставит государствам возможность самостоятельно оценивать соответствующее влияние с использованием стандартизированной методики ИКАО, имеющей универсальный и объективный характер и в равной степени подходящей для различных государств. Таким образом, у государств появится конкретный инструмент для определения преимуществ подписания либерализованных соглашений, что позволит им стать на шаг ближе к реализации концепции, продвигаемой ИКАО.

— КОНЕЦ —