

**ВСЕМИРНАЯ АВИАТРАНСПОРТНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ
"ПРОБЛЕМЫ И ВОЗМОЖНОСТИ ЛИБЕРАЛИЗАЦИИ"**

Монреаль, 24–29 марта 2003 года

Пункт 2 повестки дня. Изучение ключевых проблем регулирования при либерализации
Пункт 2.2 повестки дня. Доступ к рынку

**ЛИБЕРАЛИЗАЦИЯ АВИАГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК
НА МНОГОСТОРОННЕЙ ОСНОВЕ**

(Представлено Сингапуром)

АННОТАЦИЯ

Настоящий документ описывает преимущества либерализации авиагрузовых перевозок и предлагает элементы либерализации авиагрузовых перевозок в рамках многосторонних или плюрилатеральных форумов. Представляется на рассмотрение Конференции.

Действия Конференции приводятся в п. 4.1.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Настоящий документ представляет для обсуждения вопрос о преимуществах либерализации авиагрузовых перевозок в рамках отрасли воздушного транспорта и предлагает продолжить поэтапную либерализацию авиагрузовых перевозок членами ИКАО на двусторонней и/или многосторонней основе.

1.2 За прошедшее десятилетие среднегодовой прирост объема мировых авиагрузовых перевозок в грузовых тонно-километрах на международных регулярных линиях составил 7,9%. Объем мировых грузовых перевозок в августе 2002 года вырос на 10,6% по сравнению с соответствующим периодом предыдущего года, причем положительные показатели прироста зафиксированы во всех основных регионах. Кроме того, начиная с 1992 года ежегодный прирост объемов на рынке международных грузовых экспресс-перевозок составляет почти 24%. Благодаря постоянному увеличению объемов электронной торговли во всем мире ожидается дальнейшее повышение спроса на грузовой авиатранспорт, особенно на рынке экспресс-перевозок.

2. ТЕНДЕНЦИЯ К ЛИБЕРАЛИЗАЦИИ АВИАГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК

2.1 Тенденция к либерализации авиагрузовых перевозок обусловлена рядом факторов. Во-первых, большинство стран признают, что эффективный сектор авиагрузовых перевозок способствует экономическому росту и развитию торговли путем упрощения движения товаров, благодаря чему достигается положительный "эффект мультипликатора", отвечающий более широким интересам национальной экономики. Кроме того, страны, не имеющие чистогрузовых перевозчиков, как правило, с большей готовностью идут на либерализацию таких перевозок, с тем чтобы компенсировать отсутствие авиагрузовых служб у собственных национальных перевозчиков.

2.2 Во-вторых, авиагрузовые перевозки имеют специфические особенности, отличающие их от пассажирских перевозок. Авиапассажиры предпочитают, по мере возможности, добираться до пункта назначения по самому прямому маршруту и в кратчайшее время. Им также хочется, чтобы в аэропортах предоставлялись разнообразные возможности для работы и чтобы время ожидания было не только продуктивным, но и приятным. С другой стороны, потребности перевозки грузов существенно отличаются от упомянутых выше потребностей пассажиров. Вопрос о том, используется ли прямой маршрут или транзит через один или несколько узловых аэропортов, менее важен при грузовых перевозках, чем при перевозке пассажиров. При перевозке грузов также не столь актуальны такие факторы, как время трансфера, синхронизация рейсов, средства и службы аэропорта. Однако при авиаперевозке грузов важными являются другие моменты, а именно: необходимость смены воздушных судов, разборки и сборки поддонов, а также стоимость операций по перегрузке.

2.3 В-третьих, в отличие от перевозок пассажиров авиагрузовые перевозки, как правило, носят несбалансированный или "односторонний" характер: движение грузов в основном происходит из центров изготовления в центры распределения или из центров производства в центры потребления. Кроме того, такая несбалансированность может иметь локальный характер, поскольку она также во многом определяется несбалансированностью импорта/экспорта между странами или регионами. С другой стороны, пассажирские авиаперевозки гораздо более сбалансированы: пассажиры, как правило, путешествуют в оба конца (из пункта отправления в пункт назначения и назад). Поэтому тарифы авиагрузовых перевозок значительно варьируются в зависимости от направления перевозки, причем чистогрузовые перевозчики иногда планируют свои сети по маршрутам "большого круга", тогда как пассажирские перевозчики, как правило, используют одни и те же линейные маршруты между двумя городами.

2.4 В-четвертых, растет понимание того, что концепция "национальных" перевозок, при которой воздушные сообщения должны реализовываться главным образом в виде перевозок с пунктами отправления или назначения в "собственных" странах и которая лежит в основе традиционных двусторонних соглашений о воздушном сообщении, практически неприменима в контексте авиагрузовых перевозок. Это в значительной степени объясняется растущей глобализацией в сфере производства, а также постепенным снятием импортных барьеров, регулирующих движение товаров во многих странах. В таких условиях средства перевозки этих товаров по воздуху должны параллельно либерализовываться с учетом потребностей производителей и потребителей.

2.5 Наконец, возрастает сравнительная важность авиагрузовых перевозок относительно пассажирских перевозок. Сегодня по воздуху перевозятся все больше дорогостоящих грузов небольшого веса, в частности компьютерной техники. Благодаря этому авиагрузы более не рассматриваются как побочный продукт, помогающий заполнить неиспользованную провозную емкость на пассажирских воздушных судах.

2.6 Признавая выгоды либерализации авиагрузовых перевозок, Комитет по авиагрузовым перевозкам Международной торговой палаты (МТП), в частности, призвал "все заинтересованные

стороны активно проводить политику либерализации авиагрузовых перевозок на национальном, региональном и международном уровнях". Либерализация авиагрузовых перевозок может осуществляться в рамках двусторонних, плюрилатеральных или многосторонних соглашений. Возможные меры по либерализации включают отказ от практики увязывания грузовых перевозок с пассажирскими, использование гибкой сети маршрутов и снятие ограничений на использование коммерческих прав третьей, четвертой и пятой "свобод воздуха".

2.7 Дерегулирование наряду с практикой выпуска продукции точно к заданному сроку может стимулировать рост объемов авиагрузовых перевозок, в результате чего в выигрыше окажутся как авиакомпании, так и грузоотправители благодаря снижению тарифов и улучшению обслуживания отправителей. Например, либеральная авиационная политика позволила повысить объем грузовых перевозок и доходы аэропортов благодаря наличию у предпринимателей возможности выбора из ряда высокоэффективных вариантов транспортировки грузов в странах Тихоокеанского региона.

2.8 Несколько государств – членов Всемирной торговой организации (ВТО) предложили включить авиагрузовые сообщения в приложение по авиаперевозкам к Генеральному соглашению о торговле услугами. В рамках Организации Азиатско-тихоокеанского экономического сотрудничества (АПЕК) авиагрузовые перевозки также отнесены к числу восьми приоритетных субъектов либерализации в сфере международной авиации. В рамках Европейского единого авиационного пространства, провозглашенного в 1997 году, любой перевозчик (пассажирский или грузовой) страны – члена Европейского союза (ЕС) имеет право выполнять полеты в любом районе ЕС, в том числе на внутренних маршрутах любого другого государства-члена.

2.9 Предложение Сингапура о либерализации авиагрузовых перевозок, впервые представленное на 4-м совещании министров транспорта Ассоциации государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН) в сентябре 1998 года, было положительно воспринято министрами транспорта АСЕАН. Это привело к принятию 19 сентября 2002 года в Джакарте (Индонезия) представителями полномочных органов по воздушному транспорту стран АСЕАН меморандума о взаимопонимании (МОВ) по авиагрузовым перевозкам. Этот МОВ рассматривается как важная веха в истории АСЕАН, так как он стал первым многосторонним соглашением о воздушных сообщениях в АСЕАН, совместно согласованным и принятым всеми членами АСЕАН.

3. РЕКОМЕНДАЦИЯ

3.1 Сингапур признает выгоды либерализации авиагрузовых перевозок и активно поддерживает такую тенденцию как на двустороннем уровне, так и в рамках различных многосторонних форумов, в частности АСЕАН и АПЕК. По изложенным выше причинам Сингапур предлагает членам ИКАО ускорить темпы либерализации авиагрузовых перевозок, и в частности чистогрузовых перевозок, на многосторонней или плюрилатеральной основе, руководствуясь, насколько это возможно, принципом взаимности. Такая многосторонняя или плюрилатеральная либерализация авиагрузовых перевозок может включать следующие элементы:

- a) поэтапный подход в предоставлении назначенным перевозчикам государств-членов разрешений на осуществление коммерческих прав третьей–седьмой "свобод воздуха" при чистогрузовых перевозках, выполняемых на регулярной или нерегулярной основе, с максимальной оперативной гибкостью;
- b) отказ от дискриминации перевозчиков в плане доступа к наземным средствам, таможенной очистке и другим видам обслуживания; возможность заключения

перевозчиками кооперативных соглашений, включая соглашения о совместном использовании кодов; и

- с) установление конкретных сроков в процессе поэтапной и постепенной многосторонней либерализации авиагрузовых перевозок с учетом специфики условий и уровня развития в разных странах.

3.2 Сингапур также рекомендует, чтобы процесс такой многосторонней либерализации авиагрузовых перевозок был независимым от процесса либерализации пассажирских перевозок, присоединиться к которому пока не готовы многие страны.

4. ДЕЙСТВИЯ КОНФЕРЕНЦИИ

4.1 Конференции предлагается учесть изложенные мнения и рекомендации при рассмотрении данного пункта.

– КОНЕЦ –