

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

Монреаль, 24–29 марта 2003 года

Пункт 1 повестки дня.	Обзор
Пункт 1.1 повестки дня.	Условия и опыт либерализации
Пункт 4 повестки дня.	Рассмотрение глобальных рамок происходящей либерализации
Пункт 4.1 повестки дня.	Механизмы, способствующие дальнейшей либерализации

**МНЕНИЕ ГРУЗИИ О НЕКОТОРЫХ ВОПРОСАХ ЛИБЕРАЛИЗАЦИИ
(О НЕОБХОДИМОСТИ ИЗДАНИЯ ВСЕОБЪЕМЛЮЩЕГО ДОКУМЕНТА
ПО ВОПРОСАМ ЛИБЕРАЛИЗАЦИИ)**

(Представлено Грузией)

АННОТАЦИЯ

В настоящем документе содержится мнение Грузии о необходимости изучения накопленного опыта в сфере гражданской авиации в разных государствах и регионах мира по либерализации, а также издания всеобъемлющего документа по вопросам либерализации.

Действия Конференции приводятся в п. 2.

СПРАВОЧНЫЙ МАТЕРИАЛ

Дос 9626, *Руководство по регулированию международного воздушного транспорта*
Дос 9587, *Политика и инструктивный материал в области экономического регулирования международного воздушного транспорта*
Дос 9644, *Доклад Всемирной авиатранспортной конференции по регулированию международного воздушного транспорта (ATConf/4)*
Материалы Четвертой Всемирной авиатранспортной конференции
Собственный опыт Грузии по регулированию рынка

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Либерализация на данном этапе развития всемирной гражданской авиации оказывает все более серьезное влияние на весь авиатранспортный процесс. Оценить ее возможности, необходимость развития и последствия стало жизненно важным. Думается, что ИКАО правильно оценила ситуацию,

сложившуюся в мировой гражданской авиации, предложив главную тему Конференции "**Проблемы и возможности либерализации**", в то же время определила одну из главных целей Конференции – "**Разработка системы гарантий, обеспечивающих эффективное и стабильное участие развивающихся стран в процессе либерализации**". Тем самым ИКАО предопределила и сыграла роль катализатора по активному участию в работе Конференции всех государств – как развитых, так и развивающихся.

1.2 Развитие либерализации, без полного осмысления ее итоговых, ожидаемых результатов и без регулирования этого процесса (в правильном понимании слова – регулирование), может оказаться губительным для развивающихся в авиационном плане государств.

1.3 Поэтому "развивающиеся государства", в целом поддерживая процесс либерализации, тем не менее настороженно относятся к мировому процессу либерализации и особенно к ее завтрашнему уровню.

1.4 В этой связи необходимо учесть самый важный основополагающий фактор успешного развития либерализации – **процесс и формат либерализации должен стать привлекательным как для потребителя, так и для тех авиапредприятий, которые заняты в сфере гражданской авиации**, т. е. участники процесса либерализации должны быть заинтересованы в ее дальнейшем развитии.

1.5 Самым главным противником либерализации и тем самым реализации огромных потенциальных возможностей гражданской авиации может оказаться наше **мышление**, и это неспроста.

1.6 Очень трудно переломить "узаконенные" десятилетиями устои регулирования отрасли, и если авиаперевозчик или другие авиапредприятия, по желанию потребителя, находят разные пути (как легальные, так и нелегальные) удовлетворения его интересов, то мы обязаны, в пределах разумного, создать все условия (**в первую очередь правовые**) для удовлетворения спроса потребителя. В этой связи для достижения желаемых и, что самое главное, объективных результатов необходимо, в первую очередь, переломить мышление противников либерализации, а для этого необходимо иметь максимально точную информацию итоговых результатов (и положительных, и отрицательных) уже состоявшегося в определенных государствах и регионах процесса либерализации. Это дает возможность осмыслить, оценить и принять соответствующее (может быть даже кардинальное) решение. В этой связи ИКАО должна предоставить участникам мирового форума, правительствам государств максимально реальную и обширную информацию по предложенной теме Конференции – "**Либерализация**".

1.7 В то же время необходимо учесть, что гражданская авиация не является замкнутой отраслью, а, скорее, наоборот. Развитие гражданской авиации способствует развитию торговли, туризма, сфер обслуживания и других отраслей народного хозяйства. Поэтому будет весьма кстати, если отмеченная информация по либерализации будет содержать материалы о том, как процесс либерализации гражданской авиации влияет на другие отрасли народного хозяйства.

2. ДЕЙСТВИЯ КОНФЕРЕНЦИИ

2.1 Конференция признает необходимым изучение накопленного опыта в сфере гражданской авиации в разных государствах и регионах мира по либерализации и издание соответствующего всеобъемлющего документа.