

**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

**СПРАВЕДЛИВЫЕ И РАВНЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ ДОСТУПА
К МЕЖДУНАРОДНОМУ АВИАТРАНСПОРТНОМУ РЫНКУ
И ПРОБЛЕМА ПЕРЕГРУЖЕННОСТИ АЭРОПОРТОВ**

(Представили: Бахрейн, Египет, Ирак, Иордания, Йемен,
Катар, Ливан, Ливийская Арабская Джамахирия, Марокко,
Объединенные Арабские Эмираты, Оман, Саудовская Аравия,
Сирия, Судан, Тунис и наблюдатель от Палестины)²

АННОТАЦИЯ

В настоящем документе рассматривается вопрос о перегруженности аэропортов и ее влиянии на распределение "окон", а также вопрос о применении принципа недискриминационного подхода.

Действия Конференции изложены в п. 5.1.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В течение последнего десятилетия объем международных воздушных коммерческих перевозок продолжал превышать существующую пропускную способность в значительном количестве аэропортов во всем мире. Кроме того, ситуация с ограниченной пропускной способностью в некоторых аэропортах в рамках международной авиатранспортной системы становилась более напряженной в связи с наличием экологических, политических и финансовых ограничений. Некоторые последние события экономического характера, например повышение конкуренции между авиаперевозчиками и появление перевозчиков нового типа, так называемых "дешевых" перевозчиков, которые быстро осваивают международный авиатранспортный рынок, в той или иной степени отражаются на конкурентоспособности некоторых авиаперевозчиков из развивающихся государств в результате повышающейся конкуренции в аэропортах высокой плотности воздушного движения, что в свою очередь оказывает негативное воздействие на их доступ к международным рынкам.

¹ Члены Арабской комиссии гражданской авиации (АРКГА) представили документ на арабском языке.

² Члены Арабской комиссии гражданской авиации (АРКГА).

1.2 Правительства и авиакомпании приняли в связи с этим меры к тому, чтобы решить проблему, связанную с ограниченной пропускной способностью аэропортов, или снизить ее остроту. Однако еще остаются некоторые аэропорты, которые в связи с ограниченной пропускной способностью не могут удовлетворить потребности авиакомпаний, желающих начать коммерческие перевозки или увеличить их объем.

2. ПРОБЛЕМА

2.1 В течение последнего десятилетия объем воздушных перевозок увеличился в некоторых регионах мира. Основные аэропорты в этих регионах более не способны обслуживать возрастающее количество рейсов по причине ограниченной пропускной способности в течение определенных периодов дня, недели или сезона, или даже в течение всего времени работы аэропорта. Имеются также другие внешние причины, которые не позволяют аэропортам увеличить свою пропускную способность (путем строительства новых аэропортов или расширения существующих). К ним в основном относятся экологические соображения или физические ограничения.

2.2 С точки зрения экологии меры, связанные с запретом полетов и уменьшением уровня шума, направлены на то, чтобы уровень негативного воздействия шума воздушных судов на население, проживающее вокруг аэропортов, был как можно ниже. Принятие таких мер влияет на пропускную способность этих аэропортов. Таким образом, полеты менее шумных воздушных судов будут рассматриваться как важный фактор уменьшения влияния на пропускную способность аэропорта.

2.3 Что касается физических ограничений, влияющих на увеличение пропускной способности аэропорта, то они в основном зависят от географических условий в зоне аэропорта, например от наличия гор и холмов. Кроме того, к ним также относится местоположение этого аэропорта с точки зрения деятельности проживающего в его окрестностях населения и экономических факторов. Если аэропорт располагается в густонаселенной зоне, расходы на приобретение дополнительной земли для удлинения ВПП или строительства новой полосы являются чрезвычайно высокими, особенно в том случае, когда данное государство сталкивается с проблемой ограниченного количества земли для целей строительства.

2.4 В этих условиях перед государствами стоит дилемма, каким образом сбалансировать интересы авиаперевозчиков, особенно тех, которые выполняли воздушные перевозки в такие аэропорты и из них в течение длительного времени, и удовлетворить желание этих перевозчиков увеличить число своих полетов в аэропорты с ограниченной пропускной способностью, с тем чтобы получить преимущества от совместного использования рынка.

2.5 Существует также необходимость сбалансирования интересов новых авиаперевозчиков, которые хотят выполнять полеты в такие аэропорты и которым должна быть также предоставлена возможность доступа к рынку и возможность конкурировать с другими авиаперевозчиками. Поэтому очевидно, что "окна" в некоторых аэропортах стали дефицитным средством, которое трудно получить.

3. РЕШЕНИЕ ПРОБЛЕМЫ

3.1 Для того чтобы уменьшить дефицит "окон" в аэропортах и решить вопрос недостаточной пропускной способности, некоторые государства, аэропорты, полномочные органы и авиакомпании ввели меры по увеличению пропускной способности аэропортов. Такие меры включают расширение служб управления воздушным движением и совершенствование мер по оформлению пассажиров и багажа, например, использование машиночитываемых проездных документов, программ отказа от требований в

отношении виз, систем предварительного досмотра и представление документов о грузе в электронном формате.

3.2 В этом контексте другие государства определили политику, направленную на снижение остроты данной проблемы. Она предусматривает:

- a) отказ от переговоров о предоставлении новых или расширенных коммерческих прав, если они не могут быть осуществлены;
- b) обсуждение заблаговременного предоставления "окон" на двустороннем уровне до того, как появится дополнительная пропускная способность, т. е. будет построен новый аэропорт или реконструирован уже существующий аэропорт;
- c) применение принципа взаимности при распределении "окон" в аэропортах; строительство альтернативных аэропортов и поощрение перевозчиков к их использованию, особенно в тех городах, где имеется несколько аэропортов;
- d) признание связи между ограничениями по шуму и спросом, поскольку это может уменьшить спрос или распределить воздушные перевозки в соответствии с критериями по шуму, а не в соответствии с выбором авиаперевозчиков, пассажиров или отправителей грузов; и
- e) применение принципа установления цен на часы "пик" к сборам за посадку, что поможет снизить спрос на имеющиеся "окна" в период, когда не полностью используется пропускная способность аэропорта.

3.3 В связи с недостаточной пропускной способностью аэропортов и отсутствием "окон", что может препятствовать осуществлению коммерческих прав на международном авиатранспортном рынке в условиях постоянно возрастающей конкуренции, возникли новые альтернативы в отношении снижения остроты данной проблемы:

- a) разрешить перевозчикам покупать, продавать и арендовать "окна" в аэропортах; и
- b) ввести механизмы ценообразования на основе предельных издержек для пиковых периодов с целью расширить границы использования имеющихся в наличии "окон" в аэропортах.

3.4 Общеизвестно, что Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА) разработала свою систему координации расписания, которая рассматривается как основополагающий механизм для распределения "окон", используемых различными эксплуатантами. Она также подготовила некоторые правила в отношении процесса планирования полетов с координатором для каждого аэропорта с целью обеспечения транспарентности, справедливости и устранения дискриминации. Всемирная авиатранспортная конференция 1994 года признала в своих выводах меры, принятые ИАТА, и рекомендовала, чтобы к авиаперевозчикам из развивающихся государств применялся преференциальный режим.

3.5 Организация арабских авиаперевозчиков (ААСО) считает, что призыв ИАТА принять международные и коллективные меры в отношении планирования полетов основывается на принципах транспарентности, справедливости и недискриминации. Такие принципы заслуживают поддержки при условии включения концепции равных возможностей в авиатранспортные соглашения между государствами, поскольку авиаперевозчики, базирующиеся в перегруженных районах, могут выполнять

полеты в любое время в аэропорты развивающихся государств, в которых не существуют подобные проблемы перегруженности. Однако авиаперевозчики из развивающихся государств не имеют одинакового количества "окон". Поэтому им не хватает гибкости при выполнении полетов в аэропорты развитых государств. Таким образом, принцип равных возможностей имеет фундаментальное значение для создания системы справедливого распределения "окон". Организация арабских авиаперевозчиков подчеркнула важность включения этой концепции в любой кодекс поведения, который может быть принят в отношении планирования полетов.

4. **ВЫВОД**

4.1 Проблема, связанная с дефицитными "окнами" в аэропортах и их выделением авиаперевозчикам, которые хотят увеличить количество своих полетов или начать выполнять полеты в такие аэропорты с ограниченной пропускной способностью, поднимает другие проблемы, касающиеся ограничения доступа к рынку, дискриминации, справедливых и равных возможностей и соответствия положениям Конвенции о международной гражданской авиации (Чикагской конвенции). В связи с этой проблемой возникает также определенная обеспокоенность в отношении коммерческого обмена "окнами", что может иметь отрицательные последствия для конкуренции, в частности, если такие "окна" монополизированы посредством их продажи, покупки или аренды некоторыми перевозчиками, которые располагают значительными финансовыми ресурсами и имеют возможность монополизировать такие "окна", используя свой огромный бюджет.

4.2 Кроме того, принцип установления ставок на часы "пик" может противоречить фундаментальным принципам, используемым для введения сборов, в частности принципам недискриминации и возмещения расходов, а также для сдерживания процесса введения сборов за несуществующие средства или службы, которые не предоставляются перевозчикам.

5. **ДЕЙСТВИЯ КОНФЕРЕНЦИИ**

5.1 В соответствии с предпринимаемыми ИКАО действиями и с учетом целей Конференции ИКАО предлагается:

- a) разработать руководящие принципы и правила, в которых учитываются обязательства государств согласно статье 15 Чикагской конвенции. В таких руководящих принципах и правилах следует определить необходимые средства для получения "окон" в аэропортах и обеспечения необходимой гибкости использовать их для государств, перевозчики которых не имеют доступа к рынкам в связи с ограниченной пропускной способностью таких аэропортов и дефицитом "окон". Эта работа должна осуществляться в соответствии с принципами транспарентности, недискриминации и равных возможностей; и
- b) совместно с ИАТА разработать подробные и четкие критерии защиты справедливой конкурентности между авиаперевозчиками, с тем чтобы обеспечить им доступ к рынкам в аэропортах с ограниченной пропускной способностью.