



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

ВСЕМИРНАЯ АВИАТРАНСПОРТНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ (ATCONF)

ШЕСТОЕ СОВЕЩАНИЕ

Монреаль, 18–22 марта 2013 года

Пункт 2 повестки дня. Рассмотрение основных вопросов и соответствующих рамок регулирования

Пункт 2.1 повестки дня. Доступ к рынку

ЛИБЕРАЛИЗАЦИЯ ДОСТУПА К РЫНКУ

(Представлено Турцией)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Данный рабочий документ освещает опыт и взгляды Турции относительно либерализации доступа к рынку и предлагает Конференции учесть их с целью обеспечить дальнейшую либерализацию доступа к рынку на глобальном уровне.

Действия: Конференции предлагается согласиться с рекомендациями, представленными в п. 3.

Справочный материал

Справочные материалы ATConf/6 доступны на сайте www.icao.int/meetings/atconf6.

**1. ИСХОДНАЯ ИНФОРМАЦИЯ И НЕОБХОДИМОСТЬ
ЛИБЕРАЛИЗАЦИИ**

1.1 Поскольку деятельность гражданской авиации выходит за рамки национальных границ, ее бизнес-модель требует глобального подхода. Такие аспекты деятельности гражданской авиации, как безопасность полетов, авиационная безопасность и охрана окружающей среды являются общими вопросами, вызывающими беспокойство всех государств, и предметом приложения их усилий. Членами ИКАО является 191 государство с различным уровнем экономического развития и инфраструктуры гражданской авиации. Многим из них еще предстоит создать развитую индустрию гражданской авиации, которая имеет стратегическое значение для их экономического развития. Сегодня отрасль гражданской авиации включает в себя многие компоненты, в том числе авиатранспортные предприятия (авиакомпании), организации технического обслуживания и ремонта (MRO), учебные организации, такие как организации по летной подготовке (FTO), аэропорты, аэровокзалы, службы наземного обслуживания, бортового питания и грузовые службы. Однако в центре внимания всей деятельности гражданской авиации всегда лежит человеческий фактор.

1.2 В то время как уровень соблюдения установленных ИКАО правил обеспечения безопасности полетов, авиационной безопасности и производства полетов каждый год возрастает

в глобальном масштабе, носящие ограничительный характер национальные нормативные положения, регулирующие вопросы коммерческой деятельности сектора гражданской авиации, все еще преобладают над либеральными подходами. Многим государствам еще предстоит осуществлять либерализацию своих секторов, поскольку их авиакомпании и соответствующие средства и службы все еще являются собственностью государства.

1.3 Либерализация доступа к рынку предлагает много преимуществ воздушному транспорту, поскольку она приводит к созданию экономических возможностей для отрасли и конкуренции в сфере предложения товаров и услуг – потенциально создавая рабочие места и способствуя экономическому росту, и, в конечном итоге, обеспечивая потребителям снижение расходов и повышение качества обслуживания. С учетом этого Турция, являющаяся членом ИКАО и ЕКГА и входящая в таможенные союзы ЕС, а также находящаяся на этапе вхождения в состав участников Европейского союза, призывает ИКАО способствовать дальнейшей либерализации международного воздушного транспорта и отдает для решения этой задачи предпочтение поэтапному подходу.

1.4 За прошедшее десятилетие Турция накопила хороший опыт в использовании поэтапного подхода к либерализации (SBSLA). В течение многих лет в стране существовала только одна государственная авиакомпания и у пассажиров был только один выбор – воспользоваться ее услугами, предоставляемыми по завышенным ценам. Однако в последние 10 лет структура и организация рынка и сектора изменились. На первом этапе внутренний рынок был открыт для конкуренции между всеми внутренними авиакомпаниями. На втором этапе была проведена приватизация государственного авиаперевозчика. На третьем этапе все национальные перевозчики получили возможность конкурировать при выполнении международных перевозок. На четвертом этапе дополнительные права на выполнение перевозок были предоставлены международным перевозчикам, и были заключены более либеральные соглашения о воздушном сообщении (ASA). На реализуемом в настоящее время заключительном этапе происходит региональная/мультирегиональная либерализация, которая, как предполагается, должна осуществляться на основе индивидуального подхода и с согласия всех заинтересованных сторон. Реализация всех этих этапов сопровождалась принятием новых национальных правил и инвестициями в инфраструктуру, главным образом посредством реализации модели BOT (создание, эксплуатация и передача). Были получены впечатляющие результаты. Количество пассажиров утроилось, тарифы на авиаперевозку снизились и экономика все больше развивалась. Предпринимая все эти шаги, Турция содействует региональному сотрудничеству и оказывает помощь государствам в создании необходимых возможностей для деятельности гражданской авиации посредством подготовки кадров, проведения семинаров и конференций.

2. ПОЗИЦИЯ ТУРЦИИ

2.1 Турция уверена в преимуществах последовательной либерализации доступа к рынку. Поддерживая рабочие документы ЕКГА/ЕС, касающиеся "основных принципов справедливой конкуренции", "предоставления аэронавигационного обслуживания", "совершенствования отраслевых нормативных положений ЕС и ЕКГА", "распределения окон" и "основных принципов защиты интересов потребителей", Турция наряду с этим имеет несколько иное мнение по таким вопросам, как "Владение авиаперевозчиками и контроль за их деятельностью" и "Либерализация доступа к рынку". В частности, либерализация доступа к рынку является одним из наиболее сложных вопросов, поскольку он касается справедливой конкуренции, распределения "окон", защиты интересов потребителей и других аналогичных концепций.

2.2 Хотя либерализация доступа к рынку способствует созданию сильных авиаперевозчиков и обеспечивает им бóльшую устойчивость, она также может привести к возникновению монополий и, следовательно, ослаблению положения на рынке более мелких перевозчиков. Помимо этого, либерализация доступа к рынку не обязательно может способствовать устойчивости отрасли гражданской авиации государств, что представляется более важным. Рынки, на которых действуют сильные перевозчики, не всегда хотят предоставлять обслуживание на менее прибыльных маршрутах и, тем самым, могут игнорироваться потребности в обслуживании населения.

2.3 В таких условиях Турция считает, что следует сохранить основное понятие владения авиаперевозчиками и контроля за их деятельностью (О&С) в соглашениях, касающихся доступа к рынку, предусмотрев возможность отказа от принципов владения и контроля и/или их постепенной отмены на индивидуальной основе с согласия всех заинтересованных сторон.

2.4 Турция предлагает рассмотреть приведенные ниже вопросы одновременно с вопросом либерализации доступа к рынку в интересах всех заинтересованных сторон:

- a) либерализацию доступа к рынку следует рассматривать одновременно в контексте более либерального доступа авиационного персонала к возможностям трудоустройства в мировом масштабе;
- b) подтверждая важность продолжающегося развития и устойчивости глобальной авиации, развитым рынкам следует учитывать потребности развивающихся рынков и передавать технические знания и предоставлять инвестиции в сектор воздушного транспорта развивающихся государств;
- c) важно поддерживать развитие технических возможностей, а также возможностей по подготовке кадров, техническому обслуживанию и развитию инфраструктуры в области гражданской авиации развивающихся государств без ущерба для их национального развития;
- d) устойчивое развитие воздушного транспорта возможно только в том случае, если он носит глобальный характер и равномерно распределен по всему миру.

3. РЕКОМЕНДАЦИИ

3.1 Конференции предлагается поручить ИКАО:

- a) рассмотреть концепцию поэтапной либерализации в целях обеспечения беспрепятственного и сбалансированного доступа к рынку всем заинтересованным сторонам;
- b) разработать принципы последовательной либерализации доступа к рынку;
- c) рассмотреть вопрос о принятии необходимых мер, препятствующих возникновению монополий авиаперевозчиков;

- d) продолжить разработку методики по созданию устойчивого воздушного транспорта, принимая при этом во внимание устойчивое и глобальное распределение гражданской авиации по всему миру;
- e) поощрять развитые страны учитывать потребности других рынков, которые находятся еще на этапе развития;
- f) оценить вопросы либерализации и доступа к рынку на всеобъемлющей основе, учитывая потребности в инвестициях для развивающихся рынков и свободный доступ авиационных специалистов к рынку труда в области авиации на глобальном уровне.

— КОНЕЦ —