

**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 представляет мнение Турции относительно либерализации доступа к рынку и предлагает Конференции обсудить данный вопрос с целью обеспечить дальнейшую либерализацию доступа к рынку, а также обсудить плюсы и минусы либерализации.

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. Кроме этого, вопросы безопасности полетов, авиационной безопасности и охраны окружающей среды являются общими вопросами, вызывающими беспокойство всех государств, участвующих в деятельности гражданской авиации.

1.2 Членами ИКАО является 191 государство. Некоторые из них стран обладают большей экономической мощью и развитой индустрией гражданской авиации; однако большинство государств-членов не имеют таковой. Современная отрасль гражданской авиации является одним из стратегических активов каждой страны, и эта отрасль способствует экономическому развитию государств. Гражданская авиация как отрасль включает в себя авиатранспортные предприятия/авиакомпании, организации технического обслуживания, ремонта и эксплуатации, организации летной подготовки, другие учебные организации, аэропорты, аэровокзалы, службы наземного обслуживания, бортового питания, грузовые службы и прочие. Однако основную обеспокоенность всегда вызывает человеческий фактор, например, потребители и сотрудники, вакантные рабочие места и инвестиции.

1.3 Правила обеспечения безопасности полетов, авиационной безопасности и производства полетов практически всегда носят глобальный характер; в целом все государства соблюдают правила ИКАО и национальные нормативные положения. В экономической области некоторые государства имеют более ограничительные нормативные положения применительно к этой отрасли, когда как другие придерживаются более либерального подхода. В большинстве стран авиакомпании и соответствующие средства и службы, как правило, являются собственностью государства.

1.4 В целом либерализация доступа к рынку в области воздушного транспорта может привести к созданию экономических возможностей для отрасли и конкуренции в сфере предложения товаров и услуг – потенциально создавая рабочие места, обеспечивая экономический рост, и, в конечном итоге, обеспечивая потребителям снижение расходов и повышение качества. С этой целью и при условии реализации мер способствующих открытой и справедливой конкуренции, Турция, как член ИКАО, ЕКГА и некоторых других международных организаций, находящаяся на этапе вхождения в состав участников Европейского Союза, выступает в поддержку и призывает ИКАО способствовать дальнейшей поэтапной либерализации международного воздушного транспорта, принимая во внимание недостатки, указанные в данном документе.

1.5 Турция имеет хороший опыт поэтапной либерализации (SBSLA). В течение многих лет в стране существовала только одна государственная авиакомпания, и потребитель не имел никакого выбора, кроме существовавших авиакомпаний. Это было неправильно, поскольку потребитель, фактически основное действующее лицо, не получал того, за что он платил деньги. Однако в последние 10 лет (в качестве первого этапа) внутренний рынок был открыт для конкуренции между всеми внутренними авиакомпаниями. На втором этапе была начата приватизация государственной авиакомпании. Результат превзошел ожидания. Количество пассажиров утроилось, тарифы на авиаперевозку снизились, экономика развивалась и пассажиры были счастливы. На третьем этапе все национальные перевозчики получили возможность конкурировать при выполнении международных перевозок. На четвертом этапе дополнительные права перевозок получили международные перевозчики. Кроме того, Турция заключает более либеральные соглашения о воздушном сообщении с другими государствами. Претворяя в жизнь все эти меры, Турция расширяет свое сотрудничество и помогает всем нуждающимся государствам создавать необходимые возможности для деятельности гражданской авиации, с тем чтобы сделать ее более надежной и устойчивой. В этом контексте Турция также предлагает обучение, проведение конференций и помощь в создании таких возможностей для нуждающихся государств. Следующим шагом является региональная и/или мультирегиональная либерализация, которая может осуществляться в индивидуальном порядке и с согласия всех заинтересованных сторон.

2. ПОЗИЦИЯ ТУРЦИИ

2.1 Турция уверена в преимуществах последовательной либерализации доступа к рынку. Также Турция согласна с документами ЕКГА/ЕС, касающимися "Основных принципов справедливой конкуренции", "Предоставления аэронавигационного обслуживания", "Совершенствования нормативных положений ЕС и ЕКАГ", "Распределения слотов" и "Основных принципов защиты интересов потребителей". Турция имеет несколько иное мнение по вопросу о "Владении авиаперевозчиками и контроле за их деятельность" и "Либерализации доступа к рынку". Либерализация доступа к рынку является одним из наиболее сложных вопросов, поскольку он касается справедливой конкуренции, распределения слотов, защиты интересов потребителей и других аналогичных концепций.

2.2 Хотя либерализация помогает создавать сильных авиаперевозчиков и обеспечивать им большую устойчивость, всегда существует возможность возникновения монополий и ослабления более мелких перевозчиков. Хотя либерализация способствует устойчивости сильных авиаперевозчиков, она не всегда способствует устойчивости отрасли гражданской авиации государства, что представляется более важным. Рынки, на которых действуют сильные перевозчики, не всегда предоставляют обслуживание на маршрутах, которые не приносят прибыли, что не позволяет удовлетворять потребности в общественных перевозках.

2.3 Турция также предпочитает сохранить основное понятие владения авиаперевозчиками и контроля за их деятельностью (O&C) в соглашениях, касающихся доступа к рынку; однако могут возникать ситуации, позволяющие отказаться от принципов владения и контроля и/или постепенно отменить их на индивидуальной основе. Это решение остается за заинтересованными сторонами.

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

- a) либерализацию доступа к рынку следует рассматривать в комплексе мер по либерализации возможностей занятости авиационного персонала;
- b) подтверждая важность продолжающегося развития и устойчивости глобальной авиации, развитым рынкам следует учитывать потребности развивающихся рынков, исходя из следующего:
 - 1) развивающимся государствам следует передавать технические знания;
 - 2) следует также увеличивать объем инвестиций в сектор воздушного транспорта развивающихся государств;
 - 3) важно поддерживать развитие технических возможностей, инвестиции, подготовку персонала, возможности технического обслуживания в области гражданской авиации в развивающихся государствах без ущерба для их национального развития;
 - 4) устойчивое развитие воздушного транспорта возможно только в том случае, если он является глобальным и равномерно распределенным по всему миру.

3. РЕКОМЕНДАЦИИ

3.1 Конференции предлагается:

- a) поручить ИКАО рассмотреть концепцию поэтапной либерализации, представленную Турцией, в целях обеспечения беспрепятственного и сбалансированного доступа к рынку всем заинтересованным сторонам;
- b) поручить ИКАО принять принципы последовательной либерализации доступа к рынку;
- c) поручить ИКАО предпринять меры предосторожности и создать механизмы, препятствующие возникновению монополий авиаперевозчиков;

- d) поручить ИКАО разработать методики по созданию устойчивого воздушного транспорта, принимая при этом во внимание устойчивое и глобальное распределение гражданской авиации по всему миру;
- e) поручить ИКАО поощрять развитые страны учитывать потребности других рынков, которые находятся еще на этапе развития;
- f) оценить вопросы либерализации и доступа к рынку в рамках дополнительных обязанностей развитых государств.

— КОНЕЦ —