

**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 СООБЩЕНИЙ**

(Представлено Соединенными Штатами Америки)

**АННОТАЦИЯ**

Многие действующие в настоящее время соглашения о воздушных сообщениях не включают соглашения об открытом небе, и в результате они не имеют коммерческой и эксплуатационной гибкости, которые необходимы авиагрузовым перевозчикам для максимально эффективного, экономически выгодного и быстрого удовлетворения требований пользователя. Права, предоставленные типовым соглашением США об открытом небе и аналогичными соглашениями, обеспечивают гибкость и являются основой для успешного развития авиагрузовой отрасли. Хотя Соединенные Штаты Америки отдают предпочтение соглашениям об открытом небе без ограничений, они считают, что стремление к либерализации авиагрузовых перевозок независимо от либерализации пассажирских перевозок является целесообразным в том случае, если оно не препятствует либерализации пассажирского сектора.

Государствам необходимо помимо обсуждения доступа к рынку рассмотреть влияние нормативных ограничений на авиагрузовую отрасль, которые не попадают под действие соглашений о воздушных сообщениях. Особую озабоченность вызывает введение таких ограничений, как ограниченные часы работы аэропорта в ночное время и их влияние на авиагрузовых перевозчиков. Государствам прежде всего не следует вводить эксплуатационные ограничения в отношении полетов ночью и осуществлять сбалансированный подход к управлению авиационным шумом в соответствии с резолюцией А33-7 Ассамблеи ИКАО.

Действия Конференции приводятся в п. 4.1.

## 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Широко признанно возрастающее значение авиагруза для развития мировой экономики. Все больше также признаются характерные особенности авиагрузовых перевозок по сравнению с перевозкой пассажиров. Многие из этих характерных особенностей не учитываются должным образом в тех случаях, когда груз рассматривается в качестве дополнения к обмену прав доступа к рынку, которые, как правило, включаются в либеральные соглашения о пассажирских перевозках с ограничениями. Соединенные Штаты Америки считают, что либерализация открытого неба для пассажирских и грузовых перевозок является самым лучшим подходом, однако Соединенные Штаты Америки в соответствующих случаях поддерживают проведение либерализации авиагрузовых перевозок отдельно от либерализации пассажирских перевозок.

## 2. ОСОБЕННОСТИ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК

2.1 Необходимо учитывать некоторые характерные особенности авиагруза во время обсуждения обмена правами на грузовые авиаперевозки:

- a) Грузовые перевозки, как правило, совершаются в одном направлении, в то время как пассажиры обычно совершают круговую поездку, и объем перевозок в одном направлении редко соответствует объему перевозок в другом направлении. Треугольная конфигурация маршрутов, использование системы узлового и вспомогательного аэропортов и частые корректировки маршрута необходимы для выполнения экономически эффективных грузовых перевозок. Для достижения этой цели соглашения об открытом небе должны включать схемы открытых маршрутов, эквивалентные права на выполнение регулярных и чартерных перевозок и с первой по седьмую "свободы воздуха" для чистогрузовых сообщений.
- b) Груз может накапливаться в узловых и вспомогательных аэропортах с целью более эффективной отправки, временно храниться и отправляться наиболее выгодным путем с коммерческой точки зрения. По этой причине пятая и седьмая "свободы воздуха", неограниченные права на смену емкости, использование двух общих конечных пунктов, комбинирование номеров рейсов на одном маршруте воздушного судна, отсутствие ограничений на тип или провозную емкость воздушных судов и гибкость маршрута являются важными элементами для быстрого реагирования авиаперевозчиков на потребности рынка и использования тех пунктов, объемы грузовых перевозок которых являются недостаточными для обеспечения воздушных перевозок.
- c) Пассажиры самостоятельно приезжают и выезжают из аэропорта, в то время как груз необходимо доставлять из пункта упаковки в пункт доставки. Вот почему поставщикам авиагрузового обслуживания важно иметь эффективную службу наземного обслуживания и смешанные права для обеспечения бесперебойного обслуживания, которое требуют пользователи авиагрузовых услуг.

2.2 В условиях растущей глобализации деятельности, большинство соглашений, которые не предусматривают необходимый уровень либерализации открытого неба, не имеют достаточной коммерческой и производственной гибкости, необходимой перевозчикам авиагруза для максимально эффективного, экономически выгодного и быстрого удовлетворения требований пользователя. Такие соглашения могут ограничивать возможности авиаперевозчиков реагировать на рыночные изменения и изучение регионального и глобального потенциала рынка, которые возможны в противном случае.

Особенно это важно для перевозки дорогостоящего и скоропортящегося груза. Обязательства в рамках соглашений по открытому небу, несомненно, предоставляют необходимую гибкость.

2.3 Типовое соглашение Соединенных Штатов Америки по открытому небу учитывает все конкретные проблемы перевозчиков авиагруза. Основные положения соглашений об открытом небе (см. ATConf/5-WP/50, п. 2.3) в равной степени относятся к грузовым и пассажирским перевозчикам. В дополнение к этим правам, Соединенные Штаты Америки стремятся включить седьмую "свободу воздуха" для чистогрузовых перевозок во все соглашения об открытом небе. Наш опыт свидетельствует о том, что такой пакет прав является основой для активного развития авиагрузовой отрасли.

2.4 Соединенные Штаты Америки предпочитают заключать со своими партнерами соглашения об открытом небе без ограничений, поскольку государства, которые либерализовали пассажирский и грузовой секторы, получают большие экономические преимущества. Вместе с тем мы призываем государства, которые в силу различных причин еще не готовы к полной либерализации пассажирского сектора, рассмотреть возможность открытого неба для чистогрузовых перевозок при условии, что это не будет препятствовать либерализации пассажирского сектора. Наш опыт свидетельствует о том, что либерализация грузовых перевозок может способствовать созданию уверенности и являться важным шагом к либерализации без ограничений.

### 3. ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ОГРАНИЧЕНИЯ

3.1 Государствам необходимо помимо обсуждения доступа к рынку рассмотреть влияние нормативных ограничений, которые выходят за рамки соглашений о воздушных сообщениях, на авиагрузовую отрасль. Эксплуатационные ограничения для воздушных судов, связанные с вопросами охраны окружающей среды, могут оказать излишнее давление на рынок, если не учитывать их воздействие на эксплуатантов или не принимать во внимание другие более эффективные экономические меры. Введение ограничений, таких как ограничение часов работы аэропорта в ночное время и их влияние на авиагрузовых перевозчиков, вызывает особую озабоченность. В отличие от пассажирских воздушных судов, авиагрузовые перевозчики должны иметь гораздо больше гибкости во время эксплуатации воздушных судов в нерабочее время, особенно в аэропортах с ограниченными "окнами". Это особенно актуально для поставщиков авиационных услуг, клиенты которых требуют ускоренной отправки груза, а также позднее забирать его и раньше доставлять. Многие перевозчики груза часто забирают его вечером, затем доставляют его в центральный узловой аэропорт, где его сортируют и доставляют в пункт назначения рано утром на следующий день. Ограничения на ночные полеты не только негативно влияют на эффективность и конкурентоспособность этих перевозчиков, но также отражаются на региональной коммерческой деятельности и экономическом благополучии местных жителей и организаций.

3.2 Соединенные Штаты Америки считают, что авиагрузовой транспорт может продолжать развиваться и его вклад в развитие экономики будет возрастать только в том случае, если он будет функционировать в безопасной обстановке и с учетом проблем охраны окружающей среды. В то же время государства не должны вводить эксплуатационные ограничения, касающиеся в первую очередь работы в ночное время. Резолюция А33-7 Ассамблеи ИКАО, единогласно принятая в октябре 2001 года, предлагает государствам – членам ИКАО международно согласованный подход к решению проблемы шума с учетом проблем охраны окружающей среды и экономической целесообразности. Кроме того, государства – члены ИКАО согласились с тем, что вопрос об эксплуатационных ограничениях должен обсуждаться только после рассмотрения всех имеющихся практических мер для решения проблем, связанных с шумом и провозной емкостью, а также после проведения совместной оценки со всеми заинтересованными сторонами рентабельности различных мер. Цель заключается в том, чтобы решить проблемы шума наиболее эффективным экономическим путем. Мы призываем государства – члены ИКАО осуществлять сбалансированный подход к управлению авиационным шумом, предложенный в резолюции А33-7. Такой

подход является единственным путем для решения проблем, связанных с охраной окружающей среды, сохраняя при этом экономические выгоды от авиагрузовых перевозок.

#### 4. **ДЕЙСТВИЯ СОВЕТА**

4.1 Конференции предлагается рассмотреть, изложенные выше мнения и сделать вывод о том, что:

- a) необходимо учитывать специфический характер авиагруза во время обсуждения либерализации прав на воздушные перевозки;
- b) соглашения об открытом небе являются наилучшей основой для успешного развития авиагрузовой отрасли; и
- c) государствам следует рассмотреть вопрос об осуществлении чистогрузовых соглашений об открытом небе при условии, что они не будут препятствовать либерализации пассажирского сектора.

– КОНЕЦ –