



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

2.3 Защита интересов потребителей

**УЛУЧШЕНИЕ СВЯЗНОСТИ СЕТИ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
И УПРОЩЕНИЕ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ**

(Представлено Секретариатом)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Настоящий рабочий документ посвящен большому значению, которое имеет связность сети для упрощения формальностей и сокращения времени путешествий пассажиров; в нем также рассматриваются возможные средства улучшения связности сети воздушного транспорта.

Действия: Конференции предлагается:

- a) рассмотреть приводимые в настоящем документе информацию, анализ и комментарии;
- b) одобрить выводы, представленные в п. 5;
- c) принять рекомендации, представленные в п. 6.

Справочный материал

Справочный материал по ATConf/6 можно найти на сайте:
www.icao.int/meetings/atconf6.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Сообщество гражданской авиации представлено четырьмя основными группами, к которым относятся государства-члены, эксплуатанты воздушных судов, эксплуатанты аэропортов и пользователи воздушного транспорта, и, хотя интересы этих групп отчасти совпадают, их приоритеты несколько отличаются. Главный интерес государств состоит в полном соблюдении законов и нормативных положений, касающихся безопасности и упрощения формальностей; государства также заинтересованы в мерах экономического и финансового характера. Жизненные интересы эксплуатантов воздушных судов связаны с повышением рентабельности, достигаемой за счет сведения к минимуму расходов на административные процедуры и производственных задержек. Эксплуатанты аэропортов заинтересованы в уменьшении перегруженности пассажирских терминалов, а пользователи воздушного транспорта хотят получать высококачественное обслуживание, включая сокращение времени нахождения в аэропортах, в транзите и по прибытии при минимальных задержках и трудностях. Задача ИКАО заключается в том, чтобы обеспечить согласованный учет интересов этих групп в своей работе, направленной на выработку более эффективного, упорядоченного и привлекательного транспортного продукта.

1.2 Общая заинтересованных четырех указанных групп заключается в улучшении связности сети воздушного транспорта: применительно к государствам это означает обеспечение соответствия интересам населения, в частности, путем развития туризма. Применительно к эксплуатантам аэропортов и воздушных судов улучшенная связность сети обеспечивает более широкие коммерческие возможности, а применительно к пользователям воздушного транспорта она позволяет спокойно и незатрудненно совершать путешествия и экономить время.

2. ИСХОДНАЯ ИНФОРМАЦИЯ ПО ВОПРОСУ СВЯЗНОСТИ СЕТИ

2.1 Единое определение "связности" сети воздушного транспорта отсутствует. Однако связность является одной из характеристик сети, которую можно определить как показатель концентрации сети. Отсюда под связностью понимается способность сети доставить пассажира из одного пункта в другой с наименьшим количеством стыковок и без увеличения платы за перевозку, когда с коммерческой точки зрения основное внимание уделяется минимальному стыковочному времени при максимальном упрощении формальностей, что в итоге оборачивается преимуществами для пользователей воздушного транспорта.

2.2 Из этого широкого определения связности сети воздушного транспорта видно, что связность обеспечивается рядом факторов в диапазоне от наличия авиатранспортного обслуживания и практических мер авиакомпаний до мер по обеспечению безопасности и упрощению формальностей.

2.3 В отрасли разработаны различные показатели для увязки связности сети с либерализацией. Различного рода исследования по вопросу связности проведены Всемирным банком; в этих исследованиях устанавливалось соотношение связности с либерализацией или приростом валового национального продукта (ВНП). Согласно данным Всемирной организации по туризму Организации Объединенных Наций (ВТОООН) и Всемирного совета по путешествиям и туризму (ВСПТ) в результате упрощения порядка выдачи виз в странах "Группы двадцати" (G20) можно было бы дополнительно обеспечить прибытие 102 млн. международных пассажиров и повысить выручку от туризма на 206 млрд. долл. США, а также создать в странах G20 до 5,1 млн. рабочих мест до 2015 года.

3. ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ИКАО

3.1 Инструктивный материал ИКАО по улучшению связности сети воздушного транспорта во многом увязан с процедурами упрощения формальностей.

3.2 В статье 22 Чикагской конвенции (Упрощение формальностей) говорится: "Каждое Договаривающееся государство соглашается путем издания специальных правил или иным образом принимать все возможные меры по содействию и ускорению навигации воздушных судов между территориями Договаривающихся государств и по предотвращению не вызванных необходимостью задержек воздушных судов, экипажей, пассажиров и груза, в особенности при применении законов, касающихся иммиграции, карантина, таможенного контроля и выпуска." В Приложении 9 к Чикагской конвенции говорится, что государства должны принимать меры к тому, чтобы: i) время, необходимое для осуществления пограничного контроля в отношении лиц и воздушных судов и для выпуска/таможенной очистки грузов, было минимальным, и ii) сводилось к минимуму неудобства, вызванные применением административных требований и требований, связанных с осуществлением контроля.

3.3 В ИКАО также разработаны Стандарты, спецификации и процессы, а также создана защищенная инфраструктура, позволяющая доверять процессу выдачи, верификации и валидации электронных паспортов. В рамках этой инфраструктуры валидация и установление подлинности электронного паспорта, выдаваемого государством-участником Директории открытых ключей (ДОК), осуществляется с помощью открытых ключей, хранимых в ДОК ИКАО. После этого документ считается достоверным и принимается как выданный надлежащим полномочным органом, что способствует связности с точки зрения пассажира.

4. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

4.1 Улучшению связности сети воздушного транспорта может способствовать совершенствование указанных ниже элементов.

4.2 **Доступность авиатранспортного обслуживания.** В последние годы на темпах либерализации сказывался спад экономической активности во всем мире, что привело к возрождению в некоторых странах торгового протекционизма. Этой негативной тенденции не избежал и воздушный транспорт, несмотря на то что на практике либерализация могла бы служить одним из стимулов оздоровления экономики. Сегодня подавляющее большинство договоренностей заключено в рамках двусторонних соглашений о воздушном сообщении такого рода, и основные усилия направлены на изъятие из соглашений о воздушном сообщении положений о национальном владении авиаперевозчиками и контроле за ними и на достижение согласия в отношении принятия положений о владении и контроле, основанных на основном месте хозяйственной деятельности в одном или нескольких участвующих государствах. Поэтому основная проблема связана с двусторонними барьерами, ограничивающими доступ пользователей к авиатранспортному обслуживанию. По мнению отрасли, либерализация деятельности авиакомпаний может способствовать увеличению спроса и обеспечить на длительную перспективу устойчивость сообщений, обеспечивающих более высокий уровень связности. Она предоставляет коммерческую свободу, необходимую авиакомпаниям для корректировки провозной емкости с учетом изменения спроса на воздушные перевозки. Иллюстрацией тому может служить следующий пример: в результате активизации воздушного сообщения между Польшей и Соединенным Королевством за период после 2003 года валовой национальный продукт (ВВП) Польши увеличился на 27 %, а в Соединенном Королевстве, уже имеющем хорошо развитую систему сообщений, прирост был значительно меньшим и составил 0,5 %. Благодаря этим изменениям прирост ВВП Польши в долгосрочном плане будет составлять согласно оценкам 634 млн. долл. США в год. В выигрыше и Соединенное Королевство, где ежегодный прирост ВВП оценивается в 45 млн. долл. США.

4.3 **Практика авиакомпаний.** Сетевые авиаперевозчики, как правило, предлагают регулярные рейсы в основные города в своих странах и за рубежом, обслуживая при этом также и небольшие города; перевозчики, как правило, концентрируют большую часть своей производственной деятельности на небольшом количестве городов-хабов, а большинство других пунктов назначения в рамках сети обслуживаются ими путем выполнения рейсов с одной остановкой или стыковкой через эти хабы. Эффективное использование хабов позволяет авиакомпаниям повысить связность. Система, основанная на такой "веерной" модели, позволяет повысить эффективность транспортной деятельности за счет упрощения сети маршрутов. Многие авиакомпании дополняют "веерную" модель соглашениями о совместном использовании кодов, партнерских рейсах или созданием небольшой авиакомпании, обслуживающей местные линии. Следует отметить, что используемый авиакомпаниями метод установления цен на билеты может также влиять на связность, в частности в случае поездки с разбивкой на участки рейса; если оплата поездки производится за участки рейса, а не за весь полет из пункта отправления до пункта

назначения (т. е. выдается два билета, а не один), то время поездки может значительно возрастать, отчего страдает связность.

4.4 Информация и данные о пассажирах. Информация о пассажирах требуется правительствам и отрасли как до начала поездки пассажира, так и в различных пунктах в ходе его путешествия. Государственные учреждения собирают и используют эту информацию для выполнения таких функций, как пограничный контроль, таможенный контроль, обеспечение авиационной безопасности, борьба с преступностью и обеспечение национальной безопасности. Отрасль собирает и использует информацию о пассажирах в коммерческих и эксплуатационных целях, т. е. для предоставления пассажиру наилучшего обслуживания, с тем чтобы его поездка протекала быстро и комфортно. Ожидается, что к 2030 году объем регулярных пассажирских перевозок во всем мире увеличится более чем в два раза с 2,9 млрд. пассажиров в 2012 году до более 6 млрд. пассажиров в каждом из последующих лет; в связи с этим важно проанализировать, как существующие виды использования информации о пассажирах могут помочь в усовершенствовании управления растущими пассажиропотоками, повышении уровня авиационной безопасности и ускорении совершаемых на законных основаниях поездок.

4.5 Процедуры упрощения формальностей. С 4 по 8 ноября 2012 года в Лондоне проходило 6-е совещание участников Всемирного рынка путешествий (WTM) на уровне министров ЮНВТО с участием министров туризма. Участники этого совещания пришли к выводу о том, что оказывающая ограничительное влияние на связность системы авиаперевозок сложность процессов и политики в сфере выдачи транзитных виз продолжает создавать серьезные барьеры на пути развития путешествий и туризма. Министры и представители крупных туроператоров и авиакомпаний также призвали к расширению сотрудничества между правительствами и поддержке со стороны наивысших уровней государственной власти для устранения таких барьеров. Проблемы, связанные с процессами выдачи транзитных виз во многих странах, продолжают оставаться серьезным препятствием на пути развития туризма. Поскольку более 50 % туристов также являются авиапассажирами, препятствия на пути развития туризма сдерживают развитие воздушного транспорта.

4.6 Анализ выгодности затрат на меры по обеспечению связности. Для оказания государствам помощи в продвижении и внедрении мер, которые могут привести к улучшению связности, включая меры упрощения формальностей, может быть полезным проведение Секретариатом анализа выгодности затрат на такие меры. Такой анализ будет заключаться в сравнении экономических затрат на реализацию этих мер с экономическими преимуществами, которые могут возникнуть в результате их реализации. Экономические преимущества будут включать такие очевидные элементы, как влияние на валовой национальный продукт (ВВП) и создание новых рабочих мест, которые будут возникать непосредственно или косвенно (включая наведенный и каталитический эффект) благодаря возросшему уровню связности.

5. ВЫВОДЫ

5.1 На основе приведенного выше материала можно сделать следующие выводы:

- a) в контексте связности большое значение имеет положительный характер впечатлений пассажира, поскольку он может привести к повышению спроса на авиатранспортные услуги;
- b) для того чтобы можно было как можно раньше выявлять серьезные препятствия на пути обеспечения связности сети воздушного транспорта,

ИКАО следует отслеживать происходящие в отрасли и в сфере регулирования процессы в контексте обеспечения связности. Цель такой деятельности будет заключаться в предоставлении государствам всеобъемлющей и целостной информации о факторах, которые могут препятствовать достижению связности и успешному экономическому развитию воздушного транспорта;

- c) существует необходимость в определении выгоды затрат на меры по улучшению связности сети воздушного транспорта. Такой анализ может быть выполнен Секретариатом ИКАО для оказания государствам помощи в оценке эффективности таких мер, включая меры по упрощению формальностей.

6. РЕКОМЕНДАЦИИ

6.1 На рассмотрение Конференции предлагаются следующие рекомендации:

- a) государствам следует принять и внедрить меры, направленные на повышение степени связности в системе воздушного транспорта;
- b) государствам следует осуществлять сотрудничество в выявлении основных препятствий достижению связности в системе воздушного транспорта;
- c) ИКАО следует провести анализ выгоды затрат на меры, направленные на улучшение связности, включая меры по упрощению формальностей.

— КОНЕЦ —