



**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

**РАСШИРЕНИЕ ДОСТУПА К РЫНКУ ДЛЯ МЕЖДУНАРОДНОГО ВОЗДУШНОГО  
ТРАНСПОРТА С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ УПРЕЖДАЮЩЕГО, ПОСТЕПЕННОГО,  
УПОРЯДОЧЕННОГО И ОСМОТРИТЕЛЬНОГО ПОДХОДА**

(Представлено Китаем)

**КРАТКАЯ СПРАВКА**

В настоящем рабочем документе представлена информация о некоторых аспектах политики Китая в части расширения доступа к рынку, в частности об обмене коммерческими правами на перевозки и достигнутом прогрессе после ATConf/5. По мнению Китая, либерализация воздушного транспорта должна являться средством, а не целью, и государства должны выбирать масштабы, методы и темпы либерализации в соответствии со своей национальной ситуацией.

**Действия:** Конференции предлагается:

- a) принять к сведению содержащуюся в настоящем документе информацию;
- b) одобрить выводы, представленные в п. 4;
- c) принять рекомендации, представленные в п. 5.

*Справочный  
материал:*

Справочный материал ATConf/6 размещен на сайте: [www.icao.int/meetings/atconf6](http://www.icao.int/meetings/atconf6)

**1. ВВЕДЕНИЕ**

1.1 В условиях экономической глобализации Китай после Пятой Авиатранспортной конференции (ATConf/5, 2003) предпринял шаги с учетом тенденции к либерализации международного воздушного транспорта, направленные на постепенное расширение доступа к своим рынкам для международного воздушного транспорта, с тем чтобы удовлетворить потребности страны в активизации взаимоотношений с другими государствами и спрос на пассажироперевозки.

<sup>1</sup> Текст на китайском языке представлен Китаем.

## **2. МНЕНИЕ КИТАЯ ОТНОСИТЕЛЬНО ЛИБЕРАЛИЗАЦИИ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА И ЕГО ПРАКТИКА В РАСШИРЕНИИ ДОСТУПА К РЫНКУ**

2.1 По мнению Китая, либерализация воздушного транспорта является средством, а не целью. Цель либерализации заключается в создании регулятивной среды, в которой национальные и иностранные воздушные перевозчики могли бы осуществлять и расширять свою деятельность жизнеспособным и устойчивым образом. Либерализация – это процесс, а не результат. Государства должны проводить либерализацию так, как они считают нужным, на основе своего собственного выбора и своими темпами в соответствии с ходом развития их гражданской авиации и с учетом субъективных и объективных условий. Таким образом, либерализация сама по себе не должна использоваться в качестве критерия оценки положительных или отрицательных аспектов, правильности или неправильности политики страны в области воздушного транспорта.

2. Исходя из точки зрения, изложенной в п. 2.1, Китай за последнее десятилетие применял "Упреждающий, постепенный, упорядоченный и осмотрительный" подход применительно к расширению доступа к своим рынкам для международного воздушного транспорта. В 113 двусторонних соглашениях о воздушном транспорте, заключенных Китаем, фигурируют различные либерализованные договоренности. Из этих соглашений 86 предусматривают многочисленные назначения авиакомпаний, 27 – расписание открытых маршрутов, а 12 предоставляют неограниченные третью и четвертую свободы для пассажирских и грузовых перевозок. Кроме того, 7 двусторонних соглашений предусматривают неограниченную частоту полетов по третьей/четвертой свободам при грузовых авиаперевозках, а другие 7 соглашений предоставляют открытые права пятой свободы для грузовых перевозок. Более того, 58 соглашений содержат положения, позволяющие авиакомпаниям использовать совместные коды с третьими странами. В 2011 году Китай заключил региональное соглашение о воздушном транспорте с Ассоциацией государств Юго-Восточной Азии (ASEAN), в котором в пунктах посадки взаимно предоставляются коммерческие права на перевозку пассажиров и грузов по третьей/четвертой свободам, а также с некоторыми ограничениями, права пятой свободы. Отдельно от этого, с тем чтобы удовлетворить потребности провинции Хайнань в развитии туризма, Китай односторонне принял решение полностью открыть иностранным авиакомпаниям доступ в провинцию с предоставлением прав третьей, четвертой и пятой свобод на перевозку пассажиров и грузов.

2.3 Следует отметить, что ИКАО разработала существенный инструктивный материал относительно политики в области доступа к рынку. Китай считает, что типовые соглашения ИКАО о воздушных сообщениях (ТСВС) представляют собой полезный инструктивный материал для переговоров с другими странами по воздушным сообщениям, и Китай использовал типовые положения этого соглашения в некоторых недавно подписанных или обновленных соглашениях. В 2005 году в Шанхае Китай провел региональный семинар ИКАО по политике в области воздушного транспорта для государств Азии/Тихого океана. Он также принял участие в Конференции ИКАО по проведению переговоров о воздушных сообщениях (ICAN), состоявшейся в декабре 2012 года в Джидде, Саудовская Аравия, в ходе которой Китай провел официальные и неофициальные встречи с 13 странами, что в значительной степени повысило эффективность процесса переговоров.

### **3. СТОЯЩИЕ ПЕРЕД КИТАЕМ ПРОБЛЕМЫ В РАЗВИТИИ МЕЖДУНАРОДНОГО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА**

3.1 В одном из выводов ATConf/5 говорится, что "Каждое государство самостоятельно определяет направление и темпы изменений в сфере регулирования международного воздушного транспорта, проявляя гибкость и используя, в зависимости от обстоятельств, двусторонние, субрегиональные, региональные, плурилатеральные или глобальные механизмы". По существу, принятый Китаем постепенный подход к расширению его рынка точно соответствует нынешнему состоянию развития гражданской авиации Китая. Наряду с более интенсивным экономическим и социальным развитием, за последние 30 лет ежегодный рост авиатранспортного сектора Китая составил 17,3 %, что поставило его на второе место среди крупнейших мировых авиатранспортных систем. В 2012 году авиакомпании Китая перевезли 319 млн пассажиров и 5,4 млн т груза и почты. Аэропорты "Пекин Столичный" и Шанхай "Пудун" вошли в число наиболее загруженных в мире и испытывающих острую нехватку ресурса воздушного пространства. В настоящее время в Китае насчитывается 21 аэропорт, в котором ежегодная пропускная способность достигла 10 млн пассажиров.

3.2 Несмотря на все эти достижения, перед Китаем стоит много проблем в развитии воздушного транспорта. Во-первых, с точки зрения внешней среды его развития наиболее значительной проблемой является нехватка ресурса воздушного пространства, что в настоящее время представляет собой наибольшую проблему, препятствующую росту гражданской авиации. Помимо четырех аэропортов в трех крупных городах: Пекин, Шанхай и Гуанчжоу, где отмечается острая нехватка ресурса воздушного пространства, 17 других аэропортов, через которые проходит ежегодно более 10 млн пассажиров, также испытывают аналогичные проблемы, почти достигая предела полезного ресурса воздушного пространства. Противоречие между потребностями развития воздушного транспорта и пределами имеющегося ресурса воздушного пространства стало особенно острым. Во-вторых, с точки зрения ситуации внутри сектора, в основе развития лежит потребность в более интенсивной модернизации и совершенствовании. В этой связи перед страной стоит проблема, связанная с недостаточной инфраструктурой, нехваткой ведущих специалистов и экспертов и качеством управления, что в настоящее время далеко не отвечает потребностям сектора. В третьих, с точки зрения расширения авиатранспортного рынка, внутренний рынок Китая еще не полностью открыт, поэтому достичь этапа полной либерализации доступа к рынку для международного воздушного транспорта не представляется возможным. Исходя из вышеуказанных субъективных и объективных условий, в которых находится Китай, он не может сразу же осуществить либерализацию доступа к рынку воздушного транспорта, а может сделать это только постепенно, с тем чтобы сбалансировать требования к безопасной эксплуатации и потребности расширения рынка. Таким образом, это будет содействовать развитию международного воздушного транспорта Китая более безопасным, эффективным и устойчивым образом.

### **4. ВЫВОДЫ**

4.1 Исходя из вышеуказанного рассмотрения вопроса, можно сделать следующие выводы:

- а) Либерализация воздушного транспорта является средством, а не целью. Каждое государство должно выбрать масштабы, подход и темпы либерализации в соответствии с его национальными условиями.

- b) Либерализация воздушного транспорта представляет собой процесс. После ATConf/5, наряду с экономической глобализацией, многие государства, в том числе Китай, в различной степени осуществляют либерализацию доступа к рынку при формулировании своей политики в области международного воздушного транспорта. Ввиду разных уровней развития стран и различного состояния их воздушного транспорта у различных стран имеются различные характеристики и особенности процессов либерализации воздушного транспорта.

## 5. РЕКОМЕНДАЦИИ

5.1 Конференции предлагается рассмотреть следующие рекомендации:

- a) Следует оказать поддержку ведущей роли ИКАО в деле разработки предложений о регулятивной политике в области международного воздушного транспорта. В связи с различным уровнем развития воздушного транспорта в государствах ИКАО рекомендуется разработать для рассмотрения государствами дополнительные варианты политики.
- b) С учетом выводов в п. 4.1 ИКАО рекомендуется при содействии либерализации международного воздушного транспорта принимать во внимание различный уровень развития воздушного транспорта в государствах и избегать принятия унифицированного варианта политики.
- c) При условии практической осуществимости и с учетом интересов всех государств и авиационных заинтересованных сторон следует оказать поддержку ИКАО в деле исследования различных вариантов при разработке многостороннего соглашения о доступе к рынку.
- d) ИКАО рекомендуется проводить дополнительные консультации по вопросам политики в области международного воздушного транспорта и решению конкретных вопросов в области регулирования. Это поможет достичь общего взаимопонимания и консенсуса среди государств и повысить значимость инструктивного материала ИКАО в отношении политики в области международного воздушного транспорта.