



**FORUM 2009 • 26-29 May • Leipzig**

## **TRANSPORT FOR A GLOBAL ECONOMY**

*Challenges and Opportunities  
in the Downturn*

### **ВЫВОДЫ МАСТЕРСКОЙ № 1 ПО ВИДАМ ТРАНСПОРТА**

#### ***Инвестиции в аэровокзалы и развитие услуг авиатранспорта для будущей глобальной экономики***

***Вторник 26 мая 2009 г.***

#### **Фон:**

Мастерская рассмотрела развитие инфраструктуры аэровокзалов стыковки внутренних и международных рейсов. Она сосредоточилась на финансировании инфраструктуры аэровокзалов посредством аэровокзалных сборов в свете конкурентного взаимодействия между аэровокзалами и авиалиниями. Участники обсудили обстоятельства, при которых следует осуществлять регулирование сборов и инвестиций, а также его возможные наиболее успешные способы.

Мастерская собрала вместе представителей авиакомпаний, аэровокзалов и регулирующих органов, чтобы прозондировать пути совершенствования работы авиационной отрасли для обеспечения адекватной инфраструктуры аэровокзалов. В фокусе обмена мнениями было достижение того, чтобы в будущем аэровокзалные сборы содействовали такому развитию аэровокзалов и авиакомпаний, которое лучше всего служит интересам как авиапассажиров, так и более широких кругов населения.

#### **Выводы:**

Инфраструктура транспорта имеет существенное значение для роста экономики. Адекватная пропускная способность аэровокзалов там, где она нужна больше всего, критически важна в обеспечении возможностей роста мировой экономики.

Нынешние механизмы регулирования неэффективны, так как рынки авиаперевозок и аэровокзалов за последние годы в огромной степени изменились. Есть простор для значительного улучшения.

Задача в том, чтобы создать условия для эффективного развития инфраструктуры в секторе, где при некоторых условиях отдельные аэровокзалы располагают сильными позициями на рынке и могли бы злоупотреблять ими.

Хотя такие сильные позиции на рынке и могут проявляться в некоторых обстоятельствах, это положение не является присущим какой бы то ни было определенной категории аэропортов и, вероятно, отсутствует в большинстве аэропортов.

Постановка диагноза: где налицо потенциал для злоупотребления рыночной мощью, - требует основанного на фактах и конкретных ситуациях рассмотрения масштабов и возможных перспектив конкуренции в существующих условиях, по каждому аэропорту в отдельности.

Важно, чтобы регуляторы осуществляли интервенцию лишь там, где она действительно нужна, поскольку дорого обходится в плане административных усилий и изменения рынка.

Авиация нуждается в экономическом регулировании, а для его полной эффективности требуется независимый и ответственный регулятор, действующий на основании прозрачного набора правил и целей. Этот регулятор должен обладать гибкостью для применения регламентов там и только там, где это необходимо, с учетом различных ситуаций на рынках и в течение длительного времени.

Цель экономического регулирования – защищать потребителей от злоупотребления рыночной мощью, когда с доминированием нельзя справиться средствами общего законодательства о конкуренции. Это должно составлять его единственную цель.

Круг аэропортов, требующих регулирования, можно было бы сузить, усилив конкуренцию путем заключения большего числа соглашений об открытом небе и постепенного распространения рыночных подходов на предоставление прав на посадку.

Чисто административное распределение слотов чревато риском создания препятствий для инвестиций в пропускную способность аэропортов и лишает рынок информации о стоимости пропускной способности аэропортов с интенсивным движением, где этих интервалов мало.

Всякое регулирование и контроль ценообразования применительно к услугам воздушного транспорта сопряжены с риском искажения стимулов инвестирования. Это особенно верно для регулирования показателя «издержки плюс прибыль». Верхние лимиты цен дают преимущество, оставляя выбор структуры цен на усмотрение аэропортов, но менее прозрачны. И в том, и в другом случае регулирование должно опираться на будущее, а не прежние издержки, чтобы обеспечить стимулы для инвестиций. Ряд регуляторов начинает эксперименты с этой ключевой реформой.

Как следствие, в периоды дефицита пропускной способности, когда нужно изыскать капитал для инвестиций, должна быть возможность увеличивать цены воздушных перевозок выше нынешних издержек. Можно также ожидать их уменьшения ниже уровня издержек при наличии избыточной пропускной способности, хотя для долгосрочных соглашений с авиакомпаниями уместными остаются средние издержки.

Для удовлетворения спроса и предоставления качественных услуг существенное значение имеет сотрудничество авиакомпаний и аэропортов. Чтобы управлять коммерческими рисками, между ними часто заключаются соглашения о ценах, инвестициях и уровнях обслуживания. Такие договоренности могут создавать риск дискриминации других авиакомпаний в доступе к объектам аэропортов, хотя подобные примеры встречаются редко. Эти соглашения должны быть прозрачными и подлежать мониторингу со стороны регуляторов.

На альянсы авиакомпаний, часть которых располагает такими соглашениями с аэропортами, приходится растущая доля мирового рынка пассажирских перевозок, и они заслуживают более активного отслеживания со стороны регуляторов. Национальные органы, курирующие конкуренцию, обладают достаточными полномочиями для обращения с международными альянсами, но регуляторам надо уделять внимание влиянию этих альянсов на международных и национальных рынках, сообразно конкретным ситуациям.

Либерализация авиарынков способствовала ускорению глобализации. Она сопровождалась приватизацией большинства авиалиний, и сейчас многие аэропорты быстро и основательно изменили состояние рынков авиаперевозок. Модели регулирования имели тенденцию эволюционировать медленнее и нуждаются в реформировании, чтобы не стать тормозом роста мировой экономики.

Предстоит многому научиться, чтобы улучшить регулирование, и многое можно почерпнуть за счет обмена опытом между регуляторами, аэропортами и авиакомпаниями всего мира.

### **Панель:**

Эти краткие выводы составил Секретариат Международного Транспортного Форума в контакте с Ведущим и Докладчиком. Секретариат весьма признателен за щедрый вклад в обсуждения со стороны приведенной ниже панели ораторов, но полностью принимает на себя ответственность за изложенные здесь мнения.

**Ведущий** *Джефф Шейн*, ООО «Хоган и Хартсон», бывший заместитель Министра транспорта США по вопросам политики

**Вступление** *Ганс-Мартин Нимайер*, Университет прикладных наук, Бремен

**Регуляторы** *Хартмут Шпикерман*, Федеральное Министерство транспорта, Германия  
*Ник Финчэм*, Администрация гражданской авиации, Соединенное Королевство  
*Кэтрин Лэнг*, Федеральная Администрация воздушного транспорта США  
*Ульрих Штокман*, депутат Европарламента, Докладчик по аэропортовым сборам, Комитет по транспорту и туризму

**Аэропорты** *Стефан Шульте*, АО Фрапорт  
*Норманн Буавэн*, Аэропорты Монреаля  
*Доминик Шустер*, Аэропорты Сиднея, АО с огр. отв.  
*Йос Нейхёйс*, Амстердамский аэропорт Шипхол

**Авиалинии** *Карл-Рудольф Рунпребхт*, АО Дойче Люфтганза  
*Кандан Карлитекин*, Турецкие Авиалинии  
*Тим Кларк*, «Эмираты»  
*Давид Хамм*, «Дельта»

**Докладчик** *Дэвид Томпсон*, независимый эксперт