



ПРЕСС-РЕЛИЗ

Максимизация экономических выгод от авиационной отрасли ИАТА предлагает новую программу сотрудничества с правительствами стран

11 июня 2012, Пекин – Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА) обратилась к правительствам стран за оказанием более существенной поддержки авиационной отрасли для максимизации выгод, которые приносит авиация в экономической и социальной сферах.

Тони Тайлер (*Tony Tyler*), Генеральный директор ИАТА: «Рост в нашей отрасли достигается за счет постоянной работы с государственными органами по обеспечению авиационной безопасности, безопасности полетов и более устойчивого развития. Сейчас нам необходим план действий, чтобы прийти к таким системам налогообложения, которые бы не препятствовали развитию отрасли, к такому нормативному регулированию, которое бы способствовало ее развитию, и к такой инфраструктуре, которая могла бы эффективно обеспечивать развитие отрасли. Именно благодаря этому можно рассчитывать на существенные экономические выгоды, такие как рабочие места и рост экономики, которые обеспечиваются благодаря воздушному сообщению по всему миру». Данные комментарии прозвучали в выступлении г-на Тайлера, посвященном состоянию отрасли, на открытии 68-ой ежегодной Генеральной Ассамблеи ИАТА и Всемирного саммита воздушного транспорта.

Авиация – ключевой фактор экономического роста, обеспечения рабочих мест и процветания:

- В 2011 году 2,8 миллиардов пассажиров и 48 миллионов тонн грузов были благополучно перевезены по воздуху. Стоимость перевезенных таким образом товаров оценивается в 5,3 триллиона долларов, что в стоимостном выражении равно 35% товаров международной торговли. Согласно последнему исследованию *Oxford Economics*, авиационная отрасль обеспечивает 57 миллионов рабочих мест и стимулирует экономическую деятельность в размере 2,2 триллионов долларов.
- По прогнозу *Oxford Economics*, авиационная отрасль будет расти на 5% ежегодно до 2030 года. Таким образом, число перевезенных пассажиров вырастет до 5,9 триллионов человек, а объем грузовых перевозок утроится и составит практически 150 миллионов тонн. Авиационная отрасль обеспечит рабочими местами 82 миллиона человек и принесет 6,9 триллионов долларов мирового ВВП.
- Если рост отрасли сократится хотя бы на один процент, мировая экономика потеряет 14 миллионов рабочих мест и более 1 триллиона долларов от вклада авиации в мировой ВВП.

«Экономические выгоды авиационной отрасли не гарантированы. По прогнозу, отрасль будет расти примерно на 5% ежегодно до 2030 года. Если данный рост сократится хотя бы на один процент, мировая экономика потеряет более триллиона долларов и 14 миллионов рабочих мест. Современные экономики не могут процветать и создавать рабочие места, если они не связаны с остальным миром посредством авиации. Государствам необходимо позволить авиационной отрасли стать фактором экономического развития и создания рабочих мест. Авиакомпаниям необходимо вести успешный бизнес (где доходы превышают расходы, а акционеры получают прибыль), чтобы это приносило экономические выгоды странам», – отметил г-н Тайлер.



Г-н Тайлер подробно рассказал о планах прибыльного развития отрасли, затронув вопросы налогообложения, нормативно-правового регулирования и инфраструктуры:

Налоги: «Чрезмерное налогообложение авиационной отрасли бессмысленно. Налоги сдерживают развитие, что соответственно сказывается на рабочих местах и на экономической ситуации в целом. Грубо говоря, повышение стоимости воздушной перевозки сокращает рабочие места и замедляет темпы экономического развития. Великобритании пришлось признать этот факт, когда недавнее повышение авиационного пассажирского сбора (APD) в размере 2,6 миллиардов фунтов стерлингов поставило под угрозу воздушное сообщение с Северной Ирландией. Понимая, что это имеет негативные последствия для рабочих мест и объемов иностранных капиталовложений, правительство снизило международный авиационный пассажирский сбор для Северной Ирландии. К сожалению, правительство увеличило этот сбор, негативно влияющий на количество рабочих мест, на остальной территории Великобритании вместо его повсеместной отмены», – сказал г-н Тайлер.

Г-н Тайлер также привел примеры положительного влияния низкого налогообложения. «Правительства Гонконга, Сингапура и Объединенных Арабских Эмиратов развивают экономику своих стран с учетом использования авиации. Результат получается самым наилучшим. Это прекрасные страны для авиакомпаний. Бизнес выигрывает от возможностей авиации. А правительства пожинают плоды повышенного уровня трудоустройства и более существенной налоговой базы. Авиационная отрасль должна рассматриваться государствами как источник доходов, но ни в коем случае, не как дойная корова. Авиационная отрасль – сильная «рабочая лошадка». Если ее разумно использовать, это принесет хорошие плоды для всей экономики страны», – отметил г-н Тайлер.

Регулирование: «Разумное регулирование, которое повышает безопасность полетов и увеличивает конкурентоспособность, – это правильно. Но слишком часто даже новые регламенты, предложенные с самыми благими намерениями, имеют непредусмотренные и разрушительные последствия», – прокомментировал г-н Тайлер. В качестве примера неправильного регулирования он привел штрафные санкции, принятые в Соединенных Штатах и в Европе в рамках законов о правах авиапассажира:

- Положения регламента (ЕС) №261 вынудили авиакомпании выплачивать компенсации пассажирам за поспешно принятое решение государств закрыть воздушное пространство над Европой в 2010 году во время извержения вулкана в Исландии
- Соединенные Штаты ввели высокие штрафы за задержку самолетов с пассажирами на борту на летном поле. Во избежание штрафов участились случаи отмены рейсов

«Последствия плохо продуманных штрафных санкций по закону о правах пассажиров по обе стороны Атлантики выражаются в том, что авиакомпаниям приходится платить за ошибки правительства или отменять рейсы. Авиакомпании не хотят задерживать рейсы. А штрафами причины задержек не решить. Выбор и конкуренция, как основные факторы рыночного развития, расширяют возможности и права пассажиров и являются лучшим способом повысить уровень сервиса, при условии, что государство также вносит свой вклад», – заметил г-н Тайлер.

«Создавая нормы регулирования, правительства должны советоваться с представителями отрасли, чтобы оценить возможные расходы и выгоды, а также сосредоточить внимание на том, чтобы дать авиационной отрасли шанс создавать рабочие места и стимулировать экономический рост», – сказал г-н Тайлер.



Тони Тайлер также поддержал использование сильного экономического регулирования в отношении поставщиков отрасли. Недавно регламентирующий орган Южной Африки разрешил увеличение аэропортовых и аэронавигационных сборов на 161% и 70% соответственно. Аналогичным образом регламентирующий орган Индии одобрил повышение сборов в Дели на 346%. «Обе страны последовали предписанным руководящим принципам, но не смогли защитить интересы общества. Мы должны сотрудничать с правительством, чтобы формировать нормы, которые бы поддерживали создание рабочих мест и экономическое развитие за счет сохранения разумной стоимости воздушной перевозки», – заключил г-н Тайлер.

Инфраструктура: «В то время как правительство концентрирует внимание на создании рабочих мест и экономическом росте, совершенно очевидно, что необходимо обеспечивать возрастающий спрос на воздушное сообщение. Невозможно использовать потенциал отрасли в полном объеме, если у нее нет возможности развития», – сказал г-н Тайлер.

Г-н Тайлер возложил ответственность на правительства европейских стран за провал программы Единого европейского неба (*SES*). «К 2020 году Единое европейское небо (*SES*) должно было наполовину сократить аэронавигационные расходы и увеличить провозные емкости на 70%. Это важные задачи для европейской экономики. Но государства сдались, столкнувшись с первым же препятствием. Они сократили намеченный результат от внедрения первой очереди программы со скромных 4,5% до предложенных Еврокомиссией 3,5%. А последняя оценка аттестационной комиссии еще более удручает. Многим странам не удастся достичь даже тех незначительных целей, на которые они согласились. Таким образом, расходы авиакомпаний в 2014 году увеличатся на 189 миллионов евро.

«Проект Единого европейского неба имеет поддержку со стороны Европейской Комиссии, Европейского Парламента и вице-президента Европейской Комиссии и Еврокомиссара по транспорту Сиима Калласа. Отрасль полностью поддерживает идею, чтобы данная инициатива была спущена сверху вниз. Этот процесс должен включать серьезные последствия для государств и поставщиков аэронавигационных услуг, которые не достигнут поставленных перед ними целей», – отметил г-н Тайлер.

Г-н Тайлер также подчеркнул, что странам необходимо удовлетворять спрос на воздушные перевозки в соответствии с пропускной способностью аэропортов. «Несколько километров взлетно-посадочной полосы и эффективная инфраструктура терминала могут привлечь внимание мировой экономики к каждой конкретной стране. Некоторые правительства это понимают и извлекают выгоду из того, что отдают приоритет инвестированию в развитие аэропортов. Но есть большой список стран, которые не используют в полном объеме экономический потенциал авиационной отрасли. Великобритания не увеличивает пропускную способность взлетно-посадочной полосы аэропорта Хитроу. Германия запрещает ночные полеты во Франкфурте. Австралии необходима долгосрочная программа для обеспечения потребностей в пропускной способности Сиднея. Индии не хватило политической воли, чтобы построить новый аэропорт для обеспечения нужд финансовой столицы страны – Мумбаи. И это только начало длинного списка», – сказал г-н Тайлер.

Ежегодная Генеральная Ассамблея ИАТА и Всемирный саммит воздушного транспорта проходят в Пекине, Китай. Более 750 руководителей крупнейших мировых авиакомпаний принимают в них участие.



Для редактора:

- ИАТА (Международная ассоциация воздушного транспорта) представляет около 240 авиакомпаний, осуществляющих 84% воздушных перевозок в мире.
- Вы можете следить за новостями Ассоциации, подготовленными специально для СМИ, на *Twitter* (<http://twitter.com/iata2press>).
- 68-ая ежегодная Генеральная Ассамблея ИАТА состоялась 10-12 июня в *China World Hotel* в Пекине
- Около 750 делегатов и 350 представителей СМИ приняли в ней участие
- Пресс-релизы и другие материалы Генеральной Ассамблеи можно скачать на www.iata.org/agmnews
- Фотографии мероприятия в высоком разрешении доступны на www.iata.org/photos
- Видеоролик и ключевые выступления доступны для скачивания на www.iata.org/videos