



35-Я СЕССИЯ АССАМБЛЕИ

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

Пункт 28 повестки дня. Регулирование и организация аэропортов и аэронавигационных служб

СОТРУДНИЧЕСТВО В ЦЕЛЯХ ПОВЫШЕНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ АЭРОПОРТОВ И АЭРОНАВИГАЦИОННЫХ СЛУЖБ

(Представлено Международной организацией воздушного транспорта (ИАТА))

АННОТАЦИЯ

Политика и руководящие положения ИКАО помогают регулировать развивающиеся отношения между поставщиками обслуживания и авиакомпаниями. Результатом ANSConf-2000 стали существенные изменения, отразившие проблемы, которые возникали в то время в связи с процессом постепенной приватизации/коммерциализации аэропортов и аэронавигационных служб. Авиакомпании и их партнеры по бизнесу – аэропорты и аэронавигационные службы – продолжают обсуждать вопросы взимания сборов и планирования, особенно ввиду оказываемого на них экономического давления с целью повышения рентабельности. ИАТА предлагает Ассамблее принять к сведению ее мнение и поддержку, которую она планирует оказать ИКАО в ее будущей работе в области экономики аэропортов и аэронавигационных служб, и инициативы ИАТА по повышению эффективности экономической деятельности, контролю издержек и осуществлению постоянных улучшений.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 С начала 1990-х годов в результате постепенной приватизации и коммерциализации поставщиков обслуживания и создания автономных предприятий происходят существенные изменения организационной структуры и функционирования аэропортов и поставщиков аэронавигационного обслуживания (ANSF). Эти изменения заставили правительства,

¹ Тексты на арабском, китайском, английском, французском, русском и испанском языках предоставлены ИАТА.

авиакомпаний и поставщиков обслуживания разработать стратегические взаимоотношения, гарантирующие повышение эффективности и рентабельности и без риска обеспечивающие требуемую пропускную способность и обслуживание. Правительствам отводится важная роль в осуществлении надлежащего нормативного надзора, не ограничивая при этом без надобности деловые решения.

2. МНЕНИЕ В ОТНОШЕНИИ ПОЛИТИКИ

2.1 Авиакомпании, как правило, поддерживают создание автономных предприятий для эксплуатации аэропортов и аэронавигационных служб, так как полагают, что коммерческие эксплуатанты сооружений и служб будут работать более эффективно, благодаря чему выгоды получают все заинтересованные стороны. Авиакомпании не поддерживают коммерциализацию или приватизацию, если не организовано эффективное экономическое регулирование в целях сведения к минимуму потенциальной возможности злоупотреблений со стороны мощных рыночных сил и обеспечения прозрачности и консультаций. Экономическое регулирование должно обеспечивать недискриминационное отношение, умеренные затраты и платежи, надлежащие, согласованные стандарты качества/уровни обслуживания и своевременные инвестиции.

3. РОЛЬ ИКАО

3.1 ИКАО сыграла важную роль в разработке принципов, которые помогли регулировать развивающиеся отношения между поставщиками обслуживания и авиакомпаниями. На конференции по экономике аэропортов и аэронавигационного обслуживания (ANSCConf–2000) был сделан важный шаг вперед в работе по приведению давно установленной политики ИКАО в соответствие с новыми обстоятельствами.

3.2 В частности, в результате ANSCConf были внесены существенные изменения в документ Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание (Doc 9082), в Руководство по экономике аэропортов (Doc 9562) и в Руководство по экономическим аспектам аэронавигационного обслуживания (Doc 9161), которые были опубликованы в сентябре 2004 года.

3.3 Важным аспектом данных изменений является признание того, что традиционный подход по принципу «издержки-плюс» к установлению аэропортовых и аэронавигационных сборов должен уступить место непрерывному поиску путей дальнейшего снижения затрат и повышения эффективности. Эти изменения подразумевают достижение нелегкого компромисса между коммерческими целями деятельности аэропортов/ANSP и целями авиакомпаний, пользующихся их услугами, которые должны снижать свои эксплуатационные расходы, чтобы выживать в условиях постоянно ужесточающейся рыночной конкуренции.

3.4 Учитывая настоятельные требования рынка к повышению рентабельности всех компонентов стоимостной цепи воздушного транспорта, ИАТА действует в двух направлениях, а именно:

- а) устанавливает поддающиеся учету и измерению цели повышения рентабельности отдельных аэропортов и поставщиков аэронавигационного обслуживания, чтобы добиваться осуществления постоянных улучшений;

- б) сотрудничает с МСА (Международный совет аэропортов) и Организацией по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (КАНСО), чтобы способствовать реализации необходимых изменений и управлять ими путем разработки новых моделей сотрудничества и определения четких, надежных и приемлемых контрольных показателей эффективности и рентабельности.

3.5 Осуществление последней задачи только началось, и результаты этой работы будут представлены ИКАО в установленные сроки вместе со всеми предлагаемыми изменениями к существующим руководящим принципам, которые могут оказаться необходимыми. ИАТА считает, что уже существует четкое признание необходимости налаживания диалога между авиакомпаниями и их коммерческими партнерами (аэропорты и ANSP) в целях проведения консультаций относительно взимания сборов, вопросов планирования и новаторских подходов. ИКАО должна играть важную роль в предоставлении государствам информации о лучшей практике.

4. **ДЕЙСТВИЯ АССАМБЛЕИ**

4.1 Ассамблее рекомендуется предложить государствам поддержать:

- а) принятие мер в целях повышения эффективности, снижения издержек и осуществления надлежащего экономического надзора;
- б) поощрение представителей отрасли к поискам новаторских и совместных механизмов, которые будут обеспечивать улучшение и укрепление рабочих отношений между авиакомпаниями и их монопольными поставщиками обслуживания (аэропортами и аэронавигационными службами).