



**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 2.7 повестки дня. Экономика аэропортов и аэронавигационного обслуживания**

**ФИНАНСИРОВАНИЕ АВИАТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ**

(Представлено Секретариатом)

**КРАТКАЯ СПРАВКА**

В настоящем документе рассматриваются вопросы, касающиеся результатов Двенадцатой Аэронавигационной конференции (AN-Conf/12, Монреаль, 19-30 ноября 2012 года), прежде всего, проблемы, связанные с финансированием авиатранспортной системы; кроме того, в нем приводится информация, касающаяся будущей программы работы ИКАО в этом направлении.

**Действия:** Конференции предлагается:

- a) рассмотреть информацию и оценки, представленные в настоящем документе;
- b) одобрить выводы, представленные в пункте 5;
- c) принять рекомендации, представленные в пункте 6.

*Справочный материал:*

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

**1. ВВЕДЕНИЕ**

1.1 Двенадцатая Аэронавигационная конференция (AN-Conf/12) рассмотрела вопрос о блочной модернизации авиационной системы (ASBU) и рекомендовала, чтобы выводы Конференции относительно экономических, финансовых и социальных аспектов ASBU были представлены Шестой Всемирной авиатранспортной конференции (ATConf/6) в целях подготовки решений, направленных на развитие устойчивой аэронавигационной системы (см. рекомендацию 6/3).

## 2. РЕЗУЛЬТАТЫ ДВЕНАДЦАТОЙ АЭРОНАВИГАЦИОННОЙ КОНФЕРЕНЦИИ

2.1 Ниже приводится краткий обзор результатов AN-Conf/12. Конференция:

- a) рассмотрела стратегические вопросы, касающиеся решения проблем интеграции, взаимодействия и гармонизации систем в поддержку концепции "единого неба" для международной гражданской авиации;
- b) согласилась с тем, что модули ASBU и связанные с ними "дорожные карты" развития техники являются составной частью Глобального плана и что политика и соответствующие принципы, заложенные в Глобальном плане, имеют основополагающее значение для долгосрочного планирования. В связи с этим Конференция признала, что существует необходимость включения в Глобальный план принципов политики высокого уровня и других улучшений;
- c) одобрила модули ASBU и рекомендовала, чтобы ИКАО использовала их в качестве основы для своей деятельности по разработке стандартов;
- d) рассмотрела вопросы, касающиеся пропускной способности и эксплуатации аэропортов, включая вопросы безопасности, турбулентности в спутном следе и навигации, основанной на характеристиках;
- e) рассмотрела вопрос об интероперабельности и обмене данными посредством функционально совместимого на глобальном уровне общесистемного управления информацией (SWIM), а также рассмотрела другие вопросы, касающиеся управления аэронавигационной информацией;
- f) рассмотрела вопросы обеспечения оптимальной пропускной способности и эффективности за счет совместного использования глобальной системы ОрВД. Были даны рекомендации в отношении организации потоков воздушного движения, применяемых к воздушным судам минимумов эшелонирования, гибкого использования воздушного пространства, метеорологии и систем дистанционного пилотирования воздушных судов; и
- g) также рассмотрела элементы ASBU, относящиеся к операциям, основанным на траектории полета, в первую очередь, навигации, основанной на характеристиках(PBN), полетам в режиме непрерывного набора высоты и снижения.

## 3. ПРОБЛЕМЫ ФИНАНСИРОВАНИЯ АВИАТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ

3.1 Документ, озаглавленный *"Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание"* (Doc 9082), представляет особый интерес при рассмотрении вопросов финансирования инфраструктуры аэропортов и поставщиков аэронавигационного обслуживания (ПАНО), однако содержащиеся в нем директивные указания не касаются политики, практики или планов других заинтересованных сторон и субъектов. С точки зрения экономики проблема модернизации процессов организации воздушного движения (ОрВД) связана с потребностью в значительном количестве относительно небольших инвестиций, которые должны быть привлечены на длительную перспективу. Немалая часть таких инвестиций должна

быть обеспечена пользователями воздушным пространством, причем их коммерческое обоснование непосредственно зависит от инвестиций со стороны других пользователей воздушным пространством и ПАНО. Тем не менее, эксплуатанты воздушных судов заявляют, что они не могут позволить себе покрывать все возникающие издержки и не могут взять на себя все финансовые риски, связанные с приобретением и установкой бортового радиоэлектронного оборудования, на основании одних лишь обещаний, что возможности, необходимые для внедрения новых аэронавигационных систем, материализуются в будущем. Они с нежеланием относятся к инвестированию средств в необходимое технологическое оборудование кабин для экипажей, исходя из того, что соотношение затрат и выгод не представляется им вполне ясным.

3.2 Для решения таких проблем финансирования государства изыскивают новые подходы. Например, в Соединенных Штатах Америки было санкционировано частно-государственное партнерство (ЧГП), которое будет содействовать оснащению гражданских и коммерческих авиакомпаний оборудованием для авиатранспортной системы следующего поколения (NextGen). В рамках ЧГП через Фонд для финансирования оснащения оборудованием NextGen будут привлечены значительные частные капиталовложения, что позволит преодолеть инвестиционные барьеры, которые препятствуют инвестированию средств со стороны эксплуатантов воздушных судов в технологии NextGen, необходимые для оснащения кабин для экипажей.

3.3 Более того, следует отметить, что некоторые государства внедрили процедуру "лучше оборудовано - лучше обслужено", в соответствии с которой приоритетными являются воздушные суда, оборудованные различными бортовыми системами ОрВД. Необходимо предусмотреть дополнительные меры стимулирования для обеспечения своевременной и контролируемой блочной модернизации, а также для отказа от подхода, основанного на "преимущество идущего последним", в пользу подхода, основанного на "преимущество идущего первым".

#### **4. ПРЕДСТОЯЩАЯ ДАЛЬНЕЙШАЯ РАБОТА**

4.1 AN-Conf/12 признала необходимость устранить экономические и организационные препятствия, мешающие внедрению элементов ASBU, а также признала, что ряд государств разработали планы модернизации ОрВД, и предложила разработать механизм по обмену информацией о такой передовой практике. Конференция рекомендовала ИКАО (см. рекомендацию 6/1):

- a) определить проблемы и потребности в финансировании, подготовке персонала и ресурсах, что необходимо для создания рамочной структуры обеспечения безопасности полетов, которая станет основой успешного внедрения блочной модернизации авиационной системы;
- b) разработать вместе с отраслью и заинтересованными сторонами стратегию взаимодействия в целях устранения экономических и организационных препятствий, мешающих внедрению блочной модернизации авиационной системы;
- c) разработать механизм обмена информацией о передовых практиках внедрения блочной модернизации авиационной системы.

4.2 Признавая принцип "обслуживания в порядке очередности", заложенный в документах *"Правила аэронавигационного обслуживания. Организация воздушного движения"* (PANS-ATM, Doc 4444) и в документе *"Глобальная эксплуатационная концепция ОрВД"* (Doc 9854), AN-Conf/12 также отметила необходимость реализации глобальных инициатив в области эксплуатационных характеристик эффективности с целью получения на более раннем этапе выгод в таких эксплуатационных условиях, когда еще не все заинтересованные субъекты добились реализации всех возможностей, обеспечиваемых применением новых технологий и процедур, хотя на местах уже может быть достигнута критическая точка реализации таких возможностей. AN-Conf/12 рекомендовала (см. рекомендацию 6/2):

- a) ИКАО разработать соответствующую подборку эксплуатационных и экономических принципов стимулирования, позволяющих обеспечить получение на более раннем этапе выгод от применения новых технологий и процедур, которые описываются в модулях блочной модернизации авиационной системы, в целях поддержки эксплуатационных улучшений и обеспечивая при этом в максимально возможной степени безопасность полетов, пропускную способность и эффективность всей системы;
- b) государствам и международным организациям внести свой вклад в эту работу.

4.3 Наконец, что касается экономической оценки модернизации ОрВД, AN-Conf/12 сочла, что сложные и систематизированные в рамках всей сети программы модернизации ОрВД требуют проведения оценки на эксплуатационном уровне и в масштабе всей сети расходов и выгод, что должно иметь целью охватить все расходы и выгоды как можно большего количества субъектов сети ОрВД; оценка должна также производиться с учетом процесса модернизации системы с целью извлечения максимальных выгод, которые могут быть получены благодаря таким программам модернизации ОрВД. Конференция рекомендовала (см. рекомендацию 6/3):

- a) ИКАО провести работу по разработке для использования в глобальном масштабе порядка проведения оценки в рамках всей сети уровня эксплуатационных улучшений, включая разработку стандартных величин и процессов для проведения экономических оценок;
- b) государствам провести свои экономические, финансовые и социальные анализы в тесном сотрудничестве с соответствующими заинтересованными субъектами ОрВД с учетом того, какую роль они играют во внедрении аэронавигационных систем.

## 5. ВЫВОДЫ

5.1 Необходимо обновить и доработать текущие политику и инструктивный материал ИКАО для того, чтобы справиться с решением задач, связанных как с модернизацией аэронавигационного обслуживания в частности, так и с финансированием авиатранспортной системы в целом. Исходя из этого, в сотрудничестве с государствами, международными организациями и субъектами отрасли ИКАО планирует разработать новое руководство, где будут обобщены экономические и финансовые методы и механизмы, которые могут быть мобилизованы для финансирования авиатранспортной системы. Это новое руководство дополнит материал, уже содержащийся в главах, посвященных финансированию, в документе *"Руководство по экономическим аспектам аэронавигационного обслуживания"* (Doc 9161) и в документе *"Руководство по экономике аэропортов"* (Doc 9562). Соответствующие оглавления приводятся в

приложениях к настоящему документу. В обоих документах также содержится базовый инструктивный материал, касающийся стимулирования как поставщиков обслуживания, так и пользователей. В новом пособии основное внимание будет уделено рекомендациям, предложенным в ходе AN-Conf/12 (например, на государственном уровне – мерам стимулирования, затратам и выгодам, передовым практикам, политике по обеспечению доступа и равных возможностей, что может свести на нет "преимущества идущего последним", и в то же время позволит оснащать оборудованием суда различного типа в течение переходного периода и т. д.).

## 6. РЕКОМЕНДАЦИИ

6.1 Конференции предлагается рассмотреть следующие рекомендации:

- a) ИКАО следует продолжить разработку своего инструктивного материала по вопросу устойчивого финансирования авиатранспортной системы;
- b) ИКАО совместно с государствами, международными организациями и субъектами отрасли следует подготовить новое руководство по вопросу финансирования авиатранспортной системы с учетом конкретных потребностей, обозначенных государствами и субъектами отрасли в ходе AN-Conf/12;
- c) ИКАО следует создать новый механизм, который будет способствовать проведению регулярных консультаций между государствами, международными организациями и субъектами отрасли с целью выявления потребностей и участия в обсуждении, касающемся обмена опытом и информацией о передовой практике в сфере финансирования авиатранспортной системы.

-----

## ДОБАВЛЕНИЕ А

### *Руководство по экономическим аспектам аэронавигационного обслуживания (Doc 9161)*

#### Оглавление

Следует отметить, что настоящее оглавление взято из пятого издания Doc 9161, который в настоящее время проходит редактирование и будет опубликован в ближайшее время. Оглавление в опубликованном варианте Doc 9161 может несколько отличаться от оглавления, представленного ниже.

Страница

<b>ГЛАВА 6. Финансирование инфраструктуры аэронавигационного обслуживания.....</b>	<b>6-1</b>
A — Прогнозы перевозок.....	6-1
B — Привлечение экспертов.....	6-1
C — Экономический и финансовый анализ.....	6-2
Финансовая оценка.....	6-2
Анализ затрат/выгод.....	6-3
Коммерческое обоснование.....	6-4
Анализ экономических последствий.....	6-4
D — План финансирования.....	6-5
Цель и содержание плана финансирования.....	6-5
Потребности в валюте.....	6-5
Расходы, обычно оплачиваемые в национальной валюте.....	6-6
Расходы, обычно оплачиваемые (полностью или частично) в иностранной валюте.....	6-6
Погашение ссуд.....	6-6
E — Источники финансирования.....	6-7
Национальные источники.....	6-7
Иностранные источники.....	6-8
Двусторонние учреждения.....	6-8
Банки и фонды развития.....	6-9
Программа развития Организации Объединенных Наций.....	6-9
Коммерческие источники.....	6-9
Финансирование за счет займов.....	6-10
Рейтинг кредитоспособности.....	6-10
Предварительное финансирование проектов за счет сборов за аэронавигационное обслуживание.....	6-11
Прочие источники.....	6-11
F — Особые аспекты финансирования, связанные с внедрением систем.....	6-12

---

## ДОБАВЛЕНИЕ В

### *Руководство по экономике аэропортов (Дос 9562)*

#### Оглавление

Следует отметить, что настоящее оглавление взято из третьего издания Дос 9562, который в настоящее время проходит редактирование и будет опубликован в ближайшее время. Оглавление в опубликованном варианте Дос 9562 может несколько отличаться от оглавления, представленного ниже.

Страница

<b>ГЛАВА 6. Финансирование структуры аэропорта</b> .....	<b>6-1</b>
A — Прогнозирование объема перевозок.....	6-1
B — Использование экспертов .....	6-1
C — Экономические и финансовые анализы.....	6-2
Анализ экономического воздействия .....	6-2
Анализ затрат и выгод .....	6-3
Коммерческое обоснование .....	6-4
Финансовый анализ.....	6-5
D — План финансирования.....	6-6
Цель и содержание плана финансирования .....	6-6
Потребности в валюте .....	6-6
Расходы, обычно оплачиваемые в национальной валюте .....	6-7
Расходы, обычно оплачиваемые (полностью или частично) в иностранной валюте .....	6-7
Выплата займов.....	6-7
E — Источники финансирования.....	6-8
Национальные источники .....	6-8
Иностранные источники.....	6-9
Двусторонние учреждения .....	6-9
Банки и фонды развития .....	6-10
Программа развития Организации Объединенных Наций .....	6-10
Коммерческие источники.....	6-10
Финансирование за счет займов .....	6-11
Оценка кредитоспособности .....	6-11
Предварительное финансирование проектов за счет аэропортовых сборов .....	6-12
Прочие источники .....	6-13