



CEANS-WP/73
15/9/08

КОНФЕРЕНЦИЯ ПО ЭКОНОМИКЕ АЭРОПОРТОВ И АЭРОНАВИГАЦИОННОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ

Монреаль, 15–20 сентября 2008 года

ПРОЕКТ ДОКЛАДА ПО ПУНКТУ 1.1 ПОВЕСТКИ ДНЯ

- Пункт 1 повестки дня. Проблемы, требующие взаимодействия между государствами, поставщиками и пользователями**
- Пункт 1.1 повестки дня. Экономический надзор**

1.1.1 Документация

Секретариат (WP/4) рассмотрел цель экономического надзора за деятельностью аэропортов и аэронавигационных служб, а также вопрос о том, как выбрать соответствующую форму экономического надзора. Он вновь подтвердил, что экономический надзор является обязанностью государства, выполняемой в рамках различных целей государственной политики, включая предотвращение риска злоупотребления поставщиком обслуживания своим доминирующим положением. Если считать, что экономический надзор вне рамок законодательства о конкуренции необходим, то следует учитывать степень конкуренции, связанной с надзором, затраты и выгоды, а также правовые, институциональные и управленческие рамки. В документе предлагалось внести изменения в текст документа Дос 9082 для уточнения цели, масштабов и выбора соответствующей формы экономического надзора.

Уганда (WP/69) считала, что региональные организации могут предоставить необходимые ресурсы государствам, не способным адекватно осуществлять функции экономического надзора. Посредством разработки инструктивного материала должны быть созданы механизмы взаимодействия между ИКАО и такими региональными организациями.

Соединенные Штаты Америки (WP/71) представили поправку к тексту документа Дос 9082, предложенному в документе WP/4, с целью подчеркнуть, что вмешательство со стороны органов регулирования должно определяться и применяться способом, соответствующим конкретным обстоятельствам.

53 африканских государства (WP/58) изложили роль АКГА как Африканского исполнительного агентства по воздушному транспорту согласно Ямусукрскому решению, ответственного за осуществление экономического надзора за либерализованной авиатранспортной отраслью Африки. В документе государствам настоятельно рекомендуется выполнить резолюцию Ассамблеи ИКАО, касающуюся экономического регулирования международного воздушного транспорта.

ЮНВТО (WP/22) согласилась с тем, что экономический надзор за деятельностью аэропортов и аэронавигационных служб является необходимой обязанностью государств наряду с обеспечением соответствующего баланса между безопасностью полетов, авиационной безопасностью, упрощением формальностей, охраной окружающей среды и решением экономических вопросов. Общий пакет экономических инструментов должен давать чистые экономические выгоды всем развивающимся странам и, в частности, предоставлять дифференциальные меры наименее развитым странам.

МАК (WP/53) поддержал документ WP/4, подтвердив роль государств в осуществлении экономического надзора в форме законодательства или путем создания соответствующего механизма регулирования в целях решения проблем, связанных с ростом цен на авиационное топливо.

МСА (WP/27) подчеркнул, что применение сходных норм и стандартов к аэропортам и ANSP приводит к игнорированию различий между этими двумя видами поставщиков обслуживания, в частности различий в степени конкуренции. Поэтому предлагаемая поправка к документу Дос 9082 должна согласовываться с основным допущением о том, что аэропорты, как таковые, не занимают доминирующего положения на рынке. В документе делается вывод о том, что любое регулятивное вмешательство должно сводиться к минимуму, зависеть от анализа затрат и выгод и обеспечивать достаточные инвестиции с целью удовлетворения будущего спроса.

ИАТА (WP/46) отметила необходимость применения экономического надзора ко всем аэропортам и ANSP независимо от степени конкуренции и их размеров, поскольку это является обязанностью государства. В документе подчеркивалось, что экономическое регулирование следует осуществлять там, где отсутствует конкуренция в целях защиты пользователей от потенциального злоупотребления монопольным положением. Для отражения ее мнения была представлена дополнительная поправка к тексту документа Дос 9082, предложенному в документе WP/4.

МФТ (WP/24) заявила, что экономический надзор может оказывать непосредственное влияние на условия труда рабочих. Поэтому при определении рамок регулирования ИКАО следует учитывать необходимость сбалансирования потребностей пользователей, служащих и других заинтересованных сторон.

Секретариат (WP/18, информационный документ) кратко изложил результаты недавно проведенного исследования о владении, организации и практике регулирования аэропортов и ANSP в 2007 году и о планируемых изменениях в этих сферах.

Мали (WP/41, информационный документ) представила информацию о своей нынешней практике и накопленном опыте в части экономического надзора, управления экономическими показателями и консультаций с пользователями. В документе также поддерживались изменения к документу Дос 9082, предложенные Секретариатом ИКАО (WP/4, 5 и 6).

Республика Корея (WP/63, информационный документ) описала роль своего правительства в области экономического надзора и управления эффективностью эксплуатантов аэропортов страны, которые являются независимыми организациями.

МСА (WP/66, информационный документ) представил резюме своего последнего доклада о прогнозах перевозок в мире, в котором, в частности, указывается, что общий объем пассажирских перевозок к 2009 году превысит отметку в 5 млрд, и к 2027 году достигнет 11 млрд.

1.1.2 Обсуждение

1.1.2.1 Для облегчения дискуссии об экономическом надзоре председатель Конференции уточнил значение термина "экономический надзор" с точки зрения его отличия от "экономического регулирования", сделав ссылку на определения, содержащиеся в добавлении 3 к документу Doc 9082.

1.1.2.2 Конференция решительно поддержала основную идею проекта выводов, представленных Секретариатом в документе WP/4, отражающую широкое признание необходимости экономического надзора в условиях растущей коммерциализации и приватизации аэропортов и аэронавигационных служб. Был внесен ряд предложений, направленных на улучшение предложенного текста документа Doc 9082. Однако с учетом большого числа стоящих перед ней задач Конференция решила сосредоточиться на проекте выводов, а не деталях формулировки соответствующей поправки к Doc 9082. Была достигнута договоренность о том, что Секретариат учтет замечания и предложения, высказанные в ходе обсуждения, при подготовке окончательного текста поправок к документу Doc 9082 для рассмотрения Советом.

1.1.2.3 При рассмотрении форм экономического надзора была выражена определенная поддержка предложению о предоставлении государствам большей гибкости при выборе соответствующей формы и о применении экономического надзора соразмерно с конкретными обстоятельствами. Конференция не видела необходимости в введении такого положения.

1.1.2.4 В связи с предложениями о расширенном или более ограниченном применении принципов недискриминации и транспарентности, а также в связи с конкретным предложением о применении экономического надзора ко "всем" поставщикам обслуживания, Конференция считала, что эти поправки являются излишними и ненужными, поскольку нынешний текст документа Doc 9082 уже включает такие принципы.

1.1.2.5 Конференция поддержала предложение о пересмотре текста об одной из целей государственной политики. Решено заменить фразу "предоставление стимулов поставщикам обслуживания для достижения соглашений об уровнях сборов и обслуживания" фразой "поощрение консультаций с пользователями".

1.1.2.6 Было выражено мнение о необходимости должного рассмотрения потребностей и проблем развивающихся стран, некоторые из которых не имеют ни необходимых финансовых средств для инвестирования в авиационную инфраструктуру, чтобы удовлетворить даже нынешний спрос, ни ресурсов для выполнения своей обязанности экономического надзора, учитывая конкурирующие приоритеты, касающиеся безопасности полетов, авиационной безопасности, окружающей среды и либерализации воздушного транспорта. В этой связи было выражено согласие о том, что региональный подход, подобный тому, который предлагается в документе WP/58, может быть для государств полезным вариантом объединения своих ресурсов при выполнении ими функций экономического надзора.

1.1.3 Рекомендация

1.1.3.1 На основе представленной документации и проведенного обсуждения по вопросам экономического надзора в рамках пункта 1.1 повестки дня Конференция приняла следующую рекомендацию:

РЕКОМЕНДАЦИЯ 1. ЭКОНОМИЧЕСКИЙ НАДЗОР**КОНФЕРЕНЦИЯ РЕКОМЕНДУЕТ:**

- a) Государствам следует помнить, что экономический надзор является обязанностью государств и что он осуществляется, в частности, в целях предотвращения риска злоупотребления доминирующим положением со стороны поставщика обслуживания, недопущения дискриминации и обеспечения транспарентности при применении сборов, поощрения проведения консультаций с пользователями, разработки соответствующих систем управления эффективностью работы и обеспечения пропускной способности, позволяющей удовлетворить нынешние и будущие потребности, с должным учетом стремления автономных/частных организаций к получению оптимального эффекта от коммерциализации или приватизации.
- b) Государствам следует выбирать подходящую форму экономического надзора в соответствии со своими конкретными условиями с минимальным вмешательством со стороны регулирующих органов по мере необходимости. При определении подходящей формы экономического надзора следует учитывать степень конкуренции, затраты и выгоды, связанные с альтернативными формами надзора, а также правовые, институциональные и управленческие рамки.
- c) Государствам следует рассматривать вопрос о принятии регионального подхода к экономическому надзору в тех случаях, когда отдельные государства не способны адекватно выполнять функции экономического надзора.
- d) ИКАО следует внести изменения в документ Дос 9082 для уточнения целей и рамок экономического надзора за деятельностью аэропортов и аэронавигационных служб со ссылкой на различные формы надзора и выбор наиболее подходящей формы.

— КОНЕЦ —