



CEANS-WP/74  
16/9/08

## **КОНФЕРЕНЦИЯ ПО ЭКОНОМИКЕ АЭРОПОРТОВ И АЭРОНАВИГАЦИОННОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ**

**Монреаль, 15–20 сентября 2008 года**

### **ПРОЕКТ ДОКЛАДА ПО ПУНКТУ 1.2 ПОВЕСТКИ ДНЯ**

- Пункт 1 повестки дня. Проблемы, требующие взаимодействия между государствами, поставщиками и пользователями**
- Пункт 1.2 повестки дня. Экономические показатели и минимальные требования к отчетности**

### 1.2.1 Документация

**Секретариат (WP/5)** подчеркнул важность управления эффективностью работы и необходимость того, чтобы государства предлагали своим аэропортам и поставщикам аэронавигационного обслуживания (ANSP) разрабатывать системы управления эффективностью. В документе сделан вывод о том, что поставщики обслуживания должны устанавливать задачи в сфере эффективности в отношении, по крайней мере, четырех основных областей измерения эффективности (КРА), которыми являются: безопасность полетов, качество обслуживания, производительность и рентабельность, и докладывать о соответствующих показателях эффективности в каждой КРА. Для лучшего отражения элементов процесса управления эффективностью, включая четыре КРА и консультации с пользователями и другими заинтересованными сторонами, предложено внести изменение в текст документа Doc 9082.

**Франция от имени ЕС, ЕКГА и членов этих организаций (WP/55)** рассмотрела ряд способов, посредством которых в аэропортах и при обеспечении ANSP можно было бы принять во внимание воздействие на экологию. Экологические показатели должны быть частью общих целевых показателей на региональном и/или национальном уровне. В документе предлагается проводить дальнейшую работу по данному вопросу со стороны ИКАО, в частности, с целью разработки возможных критериев экологических показателей для ANSP, а также определения взаимосвязи между достижением задач в сфере эффективности и структурами взимания сборов в отношении ANSP.

**Европейская комиссия и ЕВРОКОНТРОЛЬ (WP/52)** изложили предпринимаемые в Европе действия с целью внедрения ориентированной на эффективность системы, включающей все виды аэронавигационного обслуживания в соответствии с политикой ИКАО и, по возможности, расширяющей рамки этой политики. В документе поддерживаются выводы Секретариата ИКАО, содержащиеся в документе WP/5, и содержится просьба к ИКАО рассмотреть возможность проведения на регулярной основе диалога с региональными организациями с целью повышения эффективности аэронавигационного обслуживания и оказания помощи пользователям воздушного пространства, которые сталкиваются с экономическими трудностями.

**ЮНВТО (WP/22)** выразила мнение о том, что крайне необходимо установить параметры эффективности, которые необходимо контролировать и сделать достоянием общественности в контексте эффективности системы, безопасности полетов, авиационной безопасности и упрощения формальностей, а также экологических показателей. В документе также обращается особое внимание на потенциальные преимущества регистрации, контроля и обнаружения времени

обработки пассажиров в соответствии с нормативами, содержащимися в Рекомендуемой практике Приложения 9 ИКАО *"Упрощение формальностей"*.

**МСА (WP/28)** заявил, что требования к эффективности в отношении аэропортов должны отличаться от аналогичных требований в отношении ANSP из-за различных условий конкуренции и коммерческой деятельности. В документе сделан вывод о том, что необходимо разработать обоснованные и соответствующие показатели эффективности (в отличие от задач), которые включают всех поставщиков обслуживания в аэропорту. Для того чтобы отразить свою точку зрения, было представлено дополнительное изменение к тексту в документе Doc 9082, предложенному Секретариатом ИКАО (WP/5).

**КАНСО (WP/34)** представила обзор работы, проводимой КАНСО и входящими в ее членский состав ANSP в области измерения и сравнения эффективности. Разрабатываемая с участием клиентов и других заинтересованных сторон глобальная структура измерения эффективности ОрВД поможет индивидуальным ANSP в деле оптимизации их эффективности и будет отвечать потребностям органов, контролирующей деятельность поставщиков аэронавигационного обслуживания.

**МФТ (WP/24)** подчеркнула необходимость участия работников транспорта в разработке системы управления эффективностью. В документе предложено включить ссылку на работников транспорта в текст документа Doc 9082, предложенный в WP/5.

**Секретариат (WP/18, информационный документ)** представил информацию по этому пункту (см. п. 1.1.1).

**Мали (WP/41, информационный документ)** представила информацию по этому пункту (см. п. 1.1.1).

**Республика Корея (WP/63, информационный документ)** представила информацию по этому пункту (см. п. 1.1.1).

**Европейская комиссия (WP/56, информационный документ)** представила информацию по этому пункту (см. п. 3.4.1).

## 1.2.2 Обсуждение

1.2.2.1 Конференция рассмотрела данный пункт на основе представленного Секретариатом документа WP/5 и нескольких других документов, в которых содержались конкретные предложения относительно вопроса об экономических показателях. Было выражено общее признание важности и преимущества управления эффективностью, а также необходимости обеспечивать со стороны государств введение таких систем их аэропортами и ANSP. Была выражена широкая поддержка обновлению политики ИКАО, с тем чтобы принять во внимание имевшие место последние события, а также проекту выводов, представленных в документе WP/5.

1.2.2.2 При рассмотрении документа WP/55, в котором предлагалось включить экологические показатели как часть общих задач в сфере эффективности, а ИКАО начать работу по разработке руководящих принципов, касающихся возможных критериев экологических показателей для ANSP, были высказаны различные точки зрения. Хотя некоторые выступавшие поддержали данное предложение, многие другие высказали мнение о том, что со стороны ИКАО было бы преждевременным проводить такую работу, поскольку связанные с экологией вопросы рассматриваются другими форумами ИКАО, отвечающими за вопросы авиации и окружающей среды. После продолжительной дискуссии Конференция согласилась с тем, что данный вопрос следует передать на рассмотрение соответствующего форума в ИКАО. Конференция также приняла к сведению, что ЕКГА планирует провести исследования по этому вопросу и намеревается представить результаты в ИКАО на 4-м совещании Группы по международной авиации и изменению климата (ГМАИК) в июне 2009 года.

1.2.2.3 Конференция также рассмотрела содержащееся в документе WP/28 предложение о том, что следует разработать соответствующие показатели эффективности для КРА, однако при этом в задачах нет необходимости, и пришла к выводу, что показатели эффективности нельзя разработать без задач в сфере эффективности и в связи с этим текст проекта выводов в документе WP/5 изменять не требуется.

1.2.2.4 В отношении содержащегося в документе WP/24 предложения включить "условия найма сотрудников" в качестве КРА, а также включить в процесс проведения консультаций "профессиональные союзы и профессиональные ассоциации" было выражено мнение относительно того, что при включении таких положений может возникнуть опасность создания противоречия или расхождения с существующими положениями в Приложениях 6, 11 и 14 к *Конвенции о международной гражданской авиации*. Также, по мнению многих выступавших, CEANS не является подходящим форумом для обсуждения таких вопросов. Вследствие этого, Конференция согласилась оставить текст проекта выводов в документе WP/5 без изменений.

1.2.2.5 Было также внесено предложение о том, что ИКАО следует рассмотреть проведение регулярного диалога с региональными организациями по вопросу экономических показателей. Учитывая, что такой диалог был бы полезен для обеих сторон, Конференция согласилась рекомендовать ИКАО по необходимости реализовать это предложение.

1.2.2.6 И в заключение, в отношении содержащегося в документе WP/22 предложения включить упрощение формальностей в качестве дополнительного КРА, Конференция пришла к выводу, что это может быть учтено в существующих положениях Приложения 9 "*Упрощение формальностей*" к *Конвенции о международной гражданской авиации*, а также в рекомендованных КРА в документе WP/5, например, "качество обслуживания" или "производительность".

### 1.2.3 Рекомендация

1.2.3.1 На основе документации и проведенной дискуссии по вопросу об экономических показателях и минимальных требований к отчетности в рамках пункта 1.2 повестки дня, Конференция приняла следующую рекомендацию:

**РЕКОМЕНДАЦИЯ 2. ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПОКАЗАТЕЛИ И МИНИМАЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К ОТЧЕТНОСТИ****КОНФЕРЕНЦИЯ РЕКОМЕНДУЕТ:**

- a) Поскольку управление эффективностью работы является важным управленческим инструментом для поставщиков обслуживания, регулирующих органов и пользователей, государствам в рамках их функции экономического надзора и посредством процесса консультаций следует принимать меры к тому, чтобы их поставщики обслуживания разрабатывали и внедряли соответствующие системы управления эффективностью.
- b) Государствам следует принять меры к тому, чтобы их поставщики обслуживания установили задачи в сфере эффективности с целью постоянного повышения эффективности, как минимум, в четырех КРА, а именно: безопасность полетов, качество обслуживания, производительность и рентабельность, и представляли отчеты, по крайней мере, в отношении одного соответствующего показателя эффективности по каждой КРА. Государства могут выбрать дополнительные КРА в соответствии с их целями и конкретными условиями.
- c) ИКАО следует изменить формулировку п. 16 документа Дос 9082, чтобы дать рекомендацию о создании поставщиками обслуживания систем управления эффективностью и включить основные элементы системы управления эффективностью, сделав акцент на выбор КРА и соответствующих показателей;
- d) ИКАО следует, по мере необходимости, проводить диалог с региональными организациями по вопросам экономических показателей с целью повышения эффективности систем аэронавигационного обслуживания.

— КОНЕЦ —