



CEANS-WP/76  
17/9/08

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

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

### **ПРОЕКТ ДОКЛАДА ПО ПУНКТУ 2.1 ПОВЕСТКИ ДНЯ**

**Пункт 2 повестки дня. Конкретные проблемы экономики аэропортов и управления ими**  
**Пункт 2.1 повестки дня. Владение, управление и контроль**

### 2.1.1 Документация

**Секретариат (WP/7)** изучил структуры владения и контроля, применяемые в отношении аэропортов, выбор соответствующей формы владения и контроля, соответствующие аспекты безопасности полетов в аэропортах и важное значение надлежащего корпоративного управления. Хотя различные формы владения и контроля могут быть приемлемы для конкретных ситуаций в различных аэропортах, в документе подтверждается, что в тех случаях, когда это отвечает интересам поставщиков и пользователей, следует создавать автономные структуры. Когда аэропорт контролируется непосредственно полномочным государственным органом, необходимо обеспечивать четкое разделение регламентирующих и эксплуатационных функций. В документе рекомендовано применять в некоторых областях передовую практику в контексте надлежащего корпоративного руководства, которое может привести к повышению эффективности. Соответственно, предложено внести изменения в текст документа Doc 9082.

**Италия (WP/7)** изложила процесс сертификации поставщиков наземного обслуживания и предложила ИКАО провести исследование, касающееся разработки общепризнанной системы сертификации на международной основе с целью гарантирования качества и безопасности наземного обслуживания в условиях конкуренции и либерализации.

**Королевство Саудовская Аравия (WP/68)** рассмотрело необходимость принимать со стороны государств регламентирующие меры для защиты интересов потребителей в аэропортах и попросило ИКАО рассмотреть разработку глобальной регламентирующей структуры для защиты интересов потребителей.

**53 африканских государства (WP/59)** обратились к ИКАО за инструктивными указаниями в отношении управления аэропортами и их эксплуатации, когда такие аэропорты не являются экономически жизнеспособными, но необходимы как часть комплексной авиатранспортной сети, в основном по соображениям безопасности полетов, авиационной безопасности и по причинам социально-экономического характера. В документе также содержится просьба к государствам разработать объективные и прозрачные способы выбора некоторых таких аэропортов для финансирования и поощрения более эффективного использования существующей пропускной способности.

**Члена ЛАКГА (WP/39)** отметили необходимость во взаимодействии между всеми заинтересованными сторонами и изложили проводимую ими работу по проблемам концессий на аэропорты и авиационную инфраструктуру. В документе государствам рекомендуется учитывать факторы, перечисленные в резолюции A17-03 ЛАКГА в своих процессах аэропортовых концессий.

**ЮНВТО** (WP/22) подчеркнула необходимость обеспечить четкое разграничение между регламентирующими и эксплуатационными функциями и в интересах эффективности и качества высказалась в поддержку автономии аэропортов, а также, насколько это возможно, конкуренции среди аэропортов независимо от юрисдикции.

**МФТ** (WP/23) призвала государства включить *Глобальный договор* Организации Объединенных Наций (ООН) и его принципы в свою структуру управления в связи с применением передовой практики в своих аэропортах для улучшения коммерческого обслуживания. Документ также призывает использовать передовую практику в области надлежащего корпоративного управления. Было предложено изменение в текст документа Дос 9082 с целью включения *Глобального договора ООН* и прав работников транспорта, а также отношения к ним как одной из областей применения передовой практики.

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

**Секретариат** (WP/19, информационный документ) кратко изложил результаты обзора финансовой ситуации аэропортов и ANSP, проведенного в 2005 году, включая влияние сборов на деятельность авиакомпаний.

**Мали** (WP/42, информационный документ) содержит информацию о существующей практике и опыте Мали, касающихся управления, владения и контроля над аэропортами, нормы прибыли, распределения расходов и систем взимания сборов, дифференциальных сборов, а также возмещения расходов на реализацию мер безопасности. В документе также выражается поддержка выводов, включая поправки к документу Дос 9082, предложенные Секретариатом ИКАО (WP/7, 8, 9, 10 и 11).

## 2.1.2 Обсуждение

2.1.2.1 Конференция в целом поддержала проект выводов, представленных в документе WP/7, включая положение о том, что эксплуатантам аэропортов следует применять передовую практику. Однако было высказано мнение, что для полной ясности концепцию создания автономных структур не следует смешивать с концепцией разграничения эксплуатационных и регламентирующих функций. Было признано, что при создании автономных структур государствам следует учитывать экономическую жизнеспособность соответствующих аэропортов, а также интересы поставщиков обслуживания и пользователей. В отношении ответственности за обеспечение безопасности полетов Конференция подтвердила, что государства обязаны соблюдать положения Чикагской конвенции и всех Приложений к ней, и нет необходимости включать конкретную ссылку в какое-либо Приложение. Тем не менее было достигнуто согласие относительно того, чтобы Секретариат включил соответствующую ссылку в Приложение 14 о правилах сертификации аэропортов при пересмотре инструктивного материала по экономике.

2.1.2.2 Конференция поддержала предложение в документе WP/59 относительно разработки руководящих принципов, которые помогут государствам в вопросах управления и эксплуатации аэропортов, которые нерентабельны в финансовом плане, однако являются частью

комплексной авиатранспортной сети. Было выражено согласие с тем, чтобы ИКАО разработала руководящие принципы для обслуживания и эксплуатации таких аэропортов.

2.1.2.3 В отношении предложения в документе WP/68 относительно интересов потребителей Секретариат проинформировал Конференцию о том, что ИКАО следит за развитием событий в этой области в рамках своей программы работы. Было отмечено, что на данном этапе было бы преждевременным со стороны ИКАО рассматривать разработку глобальной регламентирующей структуры для защиты интересов потребителей. После данного разъяснения со стороны Секретариата дальнейшие действия поддержки не получили.

2.1.2.4 Предложение в документе WP/57 относительно того, чтобы ИКАО провела исследование по вопросу установления международного процесса сертификации поставщиков наземного обслуживания, не было поддержано Конференцией. Более того, не получило поддержки предложение в документе WP/23 включить в документ Doc 9082 Глобальный договор ООН и его принципы в качестве передовой практики.

2.1.2.5 Конференция приняла к сведению проводимую ЛАКГА работу (WP/39), касающуюся факторов, которые должны быть приняты во внимание при предоставлении концессий на аэропорты и авиационную инфраструктуру. Было выражено согласие с тем, что ИКАО при пересмотре существующего инструктивного материала по экономике аэропортов следует учесть материал о процессах аэропортовых концессий, разработанный ЛАКГА.

### 2.1.3 Рекомендация

2.1.3.1 На основании документации и имевшей место дискуссии по вопросам владения, управления и контроля в рамках пункта 2.1 повестки дня Конференция приняла следующую рекомендацию:

#### **РЕКОМЕНДАЦИЯ 4. ВЛАДЕНИЕ УПРАВЛЕНИЕ И КОНТРОЛЬ НАД АЭРОПОРТАМИ**

##### **КОНФЕРЕНЦИЯ РЕКОМЕНДУЕТ:**

- a) Хотя в различных аэропортах могут применяться различные формы собственности и контроля, тем не менее государствам следует рассматривать вопросы о создании автономных структур для эксплуатации аэропортов, принимая во внимание экономическую жизнеспособность аэропорта, а также интересы поставщиков обслуживания и потребителей.
- b) В тех случаях, когда эксплуатация одного или нескольких аэропортов является только одной из нескольких функций, осуществляемых государственной структурой, государствам следует рассмотреть вопрос о четком разграничении между регламентирующей функцией и обеспечением обслуживания.
- c) Государствам следует пересмотреть структуру управления своими аэропортами и использовать передовую практику надлежащего корпоративного руководства, направленного на выполнение целей и обязательств, защиту прав акционеров и равно к ним отношения, ответственность совета управляющих, надежность и

подотчетность органов управления, взаимодействие с заинтересованными сторонами и обнародование информации.

- d) При создании автономной структуры государствам следует принимать меры к тому, чтобы все соответствующие обязательства государства в рамках Чикагской конвенции и Приложений к ней, а также соглашений о воздушных перевозках выполнялись и соблюдались все положения политики и практики ИКАО.
- e) ИКАО следует внести поправки в документ Дос 9082 и включить в него компоненты, необходимые для обеспечения надлежащего руководства посредством применения передовой коммерческой практики, и подчеркнуть важное значение разделения нормативных и эксплуатационных функций.
- f) ИКАО следует рассмотреть вопрос о разработке политики и инструктивного материала в отношении управления и эксплуатации аэропортов, которые не являются экономически жизнеспособными, но необходимы как часть комплексной транспортной сети для обеспечения безопасности полетов и авиационной безопасности международного воздушного транспорта, а также в социально-экономических целях.
- g) ИКАО следует при рассмотрении своего инструктивного материала по коммерциализации аэропортов принять во внимание работу, проведенную ЛАКГА по процессам аэропортовых концессий.

— КОНЕЦ —