



CEANS-WP/86
18/9/08

КОНФЕРЕНЦИЯ ПО ЭКОНОМИКЕ АЭРОПОРТОВ И АЭРОНАВИГАЦИОННОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ

Монреаль, 15–20 сентября 2008 года

ПРОЕКТ ВВЕДЕНИЯ К ДОКЛАДУ

ВВЕДЕНИЕ

Место проведения и продолжительность Конференции

1. Конференция по экономике аэропортов и аэронавигационного обслуживания (CEANS) была созвана в Монреале 15 сентября 2008 года и проходила в зале заседаний Ассамблеи Штаб-квартиры Международной организации гражданской авиации. Конференцию открыл Президент Совета г-н Р. Кобе Гонсалес; на открытии выступил также председатель Авиатранспортного комитета г-н С.А.Р. Хашем. Генеральный секретарь д-р Тайеб Шериф приветствовал участников и представил сотрудников секретариата Конференции. Выступления, сделанные на открытии, приводятся в добавлении А. Конференция завершила работу 20 сентября 2008 года.

Повестка дня

2. Конференция приняла следующую повестку дня, которая была утверждена Советом и представлена в документе CEANS-WP/1:

1. ПРОБЛЕМЫ, ТРЕБУЮЩИЕ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ МЕЖДУ ГОСУДАРСТВАМИ, ПОСТАВЩИКАМИ И ПОЛЬЗОВАТЕЛЯМИ

Рассмотрение трех ключевых проблем, общих для аэропортов и аэронавигационных служб:

1.1 Экономический надзор

Государства обязаны обеспечивать защиту пользователей от потенциального злоупотребления аэропортами и поставщиками аэронавигационного обслуживания (ANSP) своим доминирующим положением. Это можно сделать с помощью экономического надзора, т. е. государственный контроль коммерческой и эксплуатационной практики поставщиков обслуживания. Конференция обсудит рамки и формы экономического надзора, а также соответствующие расходы и выгоды и рассмотрит вопрос о том, в какой форме может применяться экономический надзор с учетом конкретных условий, существующих в государстве.

1.2 Экономические показатели и минимальные требования к отчетности

Оценка показателей эффективности работы аэропорта и ANSP, включая сопоставительный анализ, может способствовать повышению уровня безопасности полетов, качества обслуживания, производительности и экономической эффективности аэропортов и ANSP, а также принятию обоснованных решений об инвестициях. Конференция обсудит этот вопрос и попытается добиться, чтобы все заинтересованные стороны пришли к общему пониманию о том, какие данные являются принципиально важными при представлении отчетности о показателях, а также какие должны быть минимальные требования к отчетности, чтобы обеспечить измерение показателей.

1.3 Консультации с пользователями

Хорошие взаимоотношения между регулирующими органами, поставщиками и пользователями обслуживания имеют важное значение для эффективного развития воздушного транспорта. Однако многие аэропорты и ANSP в мире либо не проводят консультаций с пользователями, либо не обеспечивают процесс проведения надлежащих и регулярных консультаций. Конференция рассмотрит существующие механизмы проведения консультаций между аэропортами/ANSP и пользователями, а также обсудит, какие новаторские решения могут быть приняты для создания основы установления прочного сотрудничества между поставщиками и пользователями.

2. КОНКРЕТНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ЭКОНОМИКИ АЭРОПОРТОВ И УПРАВЛЕНИЯ ИМИ

Рассмотрение конкретных проблем аэропортов:

2.1 Владение, управление и контроль

Изменения в управлении и владении аэропортами и контроле за их деятельностью, включая трансграничные инвестиции в приватизированные аэропорты, могут затрагивать обязательства государства в отношении предоставления услуг и эксплуатации аэропортовых служб. Опираясь на опыт коммерциализации и приватизации, Конференция рассмотрит вопрос о влиянии различных управленческих структур на эффективность работы аэропортов и о мерах, которые могут принимать государства, чтобы обеспечить выполнение всех соответствующих обязательств государств.

2.2 Стоимостная основа сборов

Стоимостная основа для взимания аэропортами сборов традиционно устанавливается с учетом расходов, связанных с эксплуатацией и техническим обслуживанием, стоимости капитала и износа основных средств (в большинстве случаев исходя из первоначальной прошлой стоимости) и "разумной" прибыли на активы. На Конференции будет сделана попытка достичь консенсуса в отношении возможных способов определения, что является "разумной" нормой прибыли, и изучить возможность консолидации нескольких аэропортовых стоимостных основ в одну стоимостную основу для взимания сборов.

2.3 Системы распределения расходов и взимания сборов

В действующей политике и инструктивном материале ИКАО в отношении аэропортовых сборов есть положения о том, каким образом расходы различных служб и органов аэропорта должны распределяться между различными категориями пользователей. Однако появились некоторые новые тенденции, например распределять расходы в расчете на одного пассажира, что включает все стоимостные основы авиационных видов деятельности или большинство из них. Конференция обсудит вопрос о том, соответствуют ли такие новые подходы политике ИКАО, и рассмотрит, какие поправки должны быть внесены в политику и инструктивный материал в отношении распределения расходов.

2.4 Аспекты недискриминации

В последние годы эксплуатанты аэропортов начали применять несколько дифференциальных сборов для привлечения и сохранения услуг новых авиакомпаний, например скидки со сборов за обслуживание пассажиров и системы стимулирования для отдельных авиакомпаний, включая низкозатратных авиаперевозчиков. Некоторые из этих дифференциальных сборов могут быть нетраспарентными, носить дискриминационный характер и препятствовать конкуренции, особенно если они являются одной из форм государственной помощи. Конференция рассмотрит вопрос о том, как действовать в отношении предпринимаемых эксплуатантами аэропортов мер, которые могут приводить к дискриминации, а также вопрос о доступе в помещения и службы аэропорта.

2.5 Финансирование мер безопасности и возмещение связанных с ними расходов

В соответствии с политикой ИКАО в отношении сборов за обеспечение безопасности, расходы, связанные с выполнением государствами таких функций обеспечения безопасности, как полицейская охрана общественного порядка, сбор разведывательных данных и обеспечение национальной безопасности, не следует компенсировать за счет пользователей аэропортов. Однако в каждом регионе и государстве применяется своя практика, что имеет финансовые последствия для пользователей. Конференция должна рассмотреть применяемые формы политики и обсудить, каким образом добиться более согласованной реализации политики ИКАО в отношении сборов за обеспечение безопасности в аэропортах.

3. КОНКРЕТНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ЭКОНОМИКИ АЭРОНАВИГАЦИОННОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ И УПРАВЛЕНИЯ ИМ

Рассмотрение конкретных проблем аэронавигационного обслуживания:

3.1 Владение, управление и контроль

Хотя во многих государствах созданы автономные коммерческие ANSP, тем не менее в ряде государств финансирование еще до сих пор остается проблемой. Конференция рассмотрит вопрос о том, как важно содействовать дальнейшему осуществлению политики ИКАО в отношении создания автономных ANSP, включая разделение регулирующих и эксплуатационных функций. Кроме того, Конференция проанализирует накопленный опыт коммерциализации и обсудит, как он влияет на эффективность работы ANSP, уделяя при этом особое внимание управленческим и организационным структурам.

3.2 Стоимостная основа сборов

Стоимостная основа взимаемых ANSP сборов традиционно устанавливается с учетом расходов на эксплуатацию и техническое обслуживание, плюс стоимость капитала и износ основных средств, а также "разумной" прибыли на активы. Конференция попытается достичь консенсуса в отношении возможных путей оценки того, что является "разумной" нормой прибыли для ANSP. Другой вопрос, который рассмотрит Конференция, касается практики создания фондов на случай непредвиденных резких снижений объемов перевозок/прибыли.

3.3 Системы распределения расходов и взимания сборов

Распределение расходов между службами управления воздушным движением традиционно связано с вопросом о категоризации видов обслуживания, а именно: аэродромное диспетчерское обслуживание, диспетчерское обслуживание подхода и районное диспетчерское обслуживание. Конференция рассмотрит последние события в этой области и решит, есть ли необходимость в альтернативной категоризации видов обслуживания по блокам воздушного пространства и этапам полета, которая может привести к установлению практики взимания зональных (дифференциальных) сборов. Конференция также обсудит вопрос о рациональности использования элемента веса воздушного судна в формулах начисления взносов и стимулов, которые можно применять как в отношении поставщиков, так и пользователей.

3.4 Экономические и организационные аспекты, связанные с реализацией глобальной концепции организации воздушного движения (ОрВД)

Реализация глобальной концепции организации воздушного движения (ОрВД) должна принести эксплуатационные, экономические, а также экологические выгоды для всех членов сообщества ОрВД. Эффективному и рентабельному внедрению однородной системы ОрВД будут способствовать развитие многостороннего сотрудничества и создание институциональных механизмов финансирования и взимания сборов. Конференция рассмотрит результаты работы, проделанной ИКАО в отношении экономических, организационных и управленческих аспектов реализации глобальной концепции ОрВД, и решит, какие практические рекомендации и помощь, включая инструктивный материал по взиманию сборов, ИКАО может предоставить государствам, а также региональным и субрегиональным организациям.

4. РЕАЛИЗАЦИЯ ПОЛИТИКИ ИКАО В ОТНОШЕНИИ СБОРОВ

Хотя ИКАО разработала всеобъемлющие политику и инструктивный материал в отношении сборов для аэропортов и аэронавигационных служб, тем не менее в государствах они не всегда соблюдаются. Часто это происходит по причине неосведомленности о них или отсутствия у государств твердых обязательств соблюдать эти руководящие принципы. Такое положение дел, возможно, не улучшится в идущем процессе коммерциализации и приватизации, в результате которых происходят изменения в управлении, владении и контроле аэропортами и ANSP. Конференция обсудит различные способы повышения осведомленности о политике ИКАО в этой области и активизации ее реализации государствами, их аэропортами и ANSP.

Структура и правила процедуры

3. Конференция работала в качестве одного органа и провела ... заседаний. Официальному рассмотрению повестки дня Конференцией предшествовал состоявшийся в воскресенье, 14 сентября, Симпозиум "Проблемы аэропортов и аэронавигационного обслуживания", на котором в неофициальной обстановке были затронуты основные вопросы, выносимые на Конференцию, а сама Конференция начала свою работу в понедельник, 15 сентября.

4. В качестве правил процедуры были использованы *Постоянные правила процедуры для совещаний в области воздушного транспорта* (Дос 8683). Действие правила 26, которое предусматривает подготовку кратких протоколов, было приостановлено Советом.

Состав участников

5. На Конференции были представлены следующие ... Договаривающихся государств ИКАО:

6. На Конференции в качестве наблюдателей присутствовали ... делегаций:

7. Список участников Конференции приводится в добавлении В.

Должностные лица Конференции

8. Были избраны следующие должностные лица:

Председатель Конференции	г-н Дан Коглиати (Канада)
Первый заместитель председателя	г-жа Сью Хей Тан (Сингапур)
Второй заместитель председателя	г-н Рамеш Лючмедиял (Тринидад и Тобаго)

Секретариат

9. Обязанности секретаря Конференции исполняла директор Авиатранспортного управления г-жа Ф. Одутола, а обязанности заместителя секретаря – г-н О. Магнуссон, начальник Секции экономической политики и управления инфраструктурой. Обязанности помощников секретаря исполняли: г-жа М. Булос, г-н Дж. де ла Камара, г-жа К. Фишер, г-н Т. Хасагава, г-н Б. Пегийян, г-н Ю.-В. Ванг, г-жа Х. Бьернаки, г-н Л. Фонсека и г-н Э. Гнанг. Взаимодействие с Авиатранспортным управлением обеспечивал д-р Р.И.Р. Абератне, координацию документации и работы на веб-сайте осуществляла г-жа С. Жозеф, координацию представления полномочий – г-н З. Анвар и г-жа А.-М. Стейман, а секретарский надзор осуществляли г-жа С. Брейн и г-жа Н. Соуто. Заместитель директора Авиатранспортного управления г-н Дж. Бегин выполнял роль советника Конференции.

10. Административное и переводческое обслуживание Конференции осуществлялось под руководством директора Административного управления д-р Ф. Лиу, начальником Секции обслуживания конференций и помещений г-ном М. Бланшем, сотрудником Сектора контроля за документацией г-жой Д. Рахмани и и.о. начальника Секции синхронного перевода г-жой Э.М. Маккарти.

Документация

11. Перечень документации, относящийся к работе Конференции, приводится в добавлении С.