

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ — 39-Я СЕССИЯ****ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

**Пункт 40 повестки дня. Экономика аэропортов и аэронавигационного обслуживания.
Политика**

**ДОКЛАД О СОБЫТИЯХ, КАСАЮЩИХСЯ ЭКОНОМИКИ АЭРОПОРТОВ
И ЭКОНОМИЧЕСКИХ АСПЕКТОВ АЭРОНАВИГАЦИОННОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ**

(Представлено Советом ИКАО)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем документе содержится доклад о работе, выполненной ИКАО в области экономики аэропортов и экономических аспектов аэронавигационного обслуживания по итогам Шестой Всемирной авиатранспортной конференции (ATConf/6) и решений 38-й сессии Ассамблеи ИКАО. В документе также представлен будущий план работы в этой области (часть программы работы по экономической нормативной базе и технической помощи). Предлагаемый план работы призван помочь государствам в выявлении и устранении инфраструктурных проблем, получении частного и государственного финансирования и доступа к финансированию долгосрочных потребностей, и в то же время уделяет особое внимание реализации направлений политики ИКАО, содействующих выполнению инициативы Организации "Ни одна страна не остается без внимания" (NCLB).

Действия: Ассамблее предлагается:

- рассмотреть работу, выполненную ИКАО в области экономики аэропортов и экономических аспектов аэронавигационного обслуживания, как она представлена в п. 2;
- утвердить план будущей работы Организации в этой области, как он представлен в п. 3;
- рассмотреть информацию, содержащуюся в настоящем документе, для обновления резолюции Ассамблеи А38-14 "Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта"

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью D "Экономическое развитие воздушного транспорта"
<i>Финансовые последствия</i>	Деятельность, указанная в прилагаемом документе Ассамблеи, будет осуществляться при условии наличия ресурсов в бюджете Регулярной программы на 2017–2019 гг. и/или за счет внебюджетных взносов
<i>Справочный материал</i>	Doc 10009, Доклад Шестой Всемирной авиатранспортной конференции (ATConf/6) Doc 10027, Доклад Экономической комиссии на 38-й сессии Ассамблеи Doc 10022, Действующие резолюции Ассамблеи (по состоянию на 4 октября 2013 года) Doc 9082, Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание Doc 9161, Руководство по экономическим аспектам аэронавигационного обслуживания Doc 9562, Руководство по экономике аэропортов Doc 9734, Руководство по организации контроля за обеспечением безопасности полетов A38-WP/56 "Результаты Шестой Всемирной авиатранспортной конференции" A39-WP/3 "Доклад о выполнении рекомендаций Шестой Всемирной авиатранспортной конференции (ATConf/6) и решений 38-й сессии Ассамблеи" A39-WP/8 "Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта" A39-WP/xx "Предлагаемый проект бюджета Организации на 2017, 2018 и 2019 гг."

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Работа Организации в области экономики аэропортов и экономических аспектов аэронавигационного обслуживания осуществлялась в соответствии с планом действий Совета по выполнению рекомендаций Шестой Всемирной авиатранспортной конференции (ATConf/6) и соответствующих решений Ассамблеи. Ниже перечислены выполненные или выполняемые задачи, а информация о ходе реализации рекомендаций ATConf/6 содержится в добавлении к документу A39-WP/3 *"Доклад о выполнении рекомендаций Шестой Всемирной авиатранспортной конференции (ATConf/6) и решений 38-й сессии Ассамблеи"*.

2. РАБОТА, ВЫПОЛНЕННАЯ ИКАО

2.1 **Модернизация авиатранспортной системы.** По итогам ATConf/6 Многодисциплинарная рабочая группа по экономическим проблемам, связанным с внедрением модулей блочной модернизации (MDWG-ASBU) подготовила отчеты о том, как проводить анализ затрат/выгод, технико-экономические обоснования и анализ экономического воздействия, а также разрабатывать финансовые схемы. Группе экспертов по экономике аэропортов (АЕР) и Группе экспертов по экономическим аспектам аэронавигационного обслуживания (ANSEP) было поручено разработать отдельный инструктивный материал на основе этих отчетов, который будет включен в качестве перекрестной ссылки в издание 2019 года Глобального аэронавигационного плана (ГАНП).

2.2 В отношении использования стимулов, поощряющих осуществление блочной модернизации авиационной системы, были сделаны выводы, что: а) существующего документа *"Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание"* (Дос 9082) достаточно для решения вопроса о финансовых стимулах; и б) следует разработать новый инструктивный материал о потенциальной роли/использовании эксплуатационных стимулов в рамках оценки экономических выгод и повышения показателей работы, который также следует включить в издание 2019 года ГАНП.

2.3 Группа ANSEP согласилась исключить слово "временная" из действующей временной политики распределения приростных затрат на усовершенствование услуг глобальной навигационной спутниковой системы (GNSS) для гражданской авиации.

2.4 **Финансирование контрольных функций.** Несмотря на то что имеющиеся в распоряжении ИКАО политика и инструктивный материал в области финансирования контрольных функций, содержащиеся в части В *"Создание региональной организации по контролю за обеспечением безопасности полетов и управления этой организацией"* документа Дос 9734 *"Руководство по организации контроля за обеспечением безопасности полетов"*, сохраняют свою актуальность для решения проблем, с которыми сталкиваются государства и региональные организации, АЕР и ANSEP рекомендовали избегать дублирования контрольных функций между государствами и региональными организациями, после того, как государство делегировало свою контрольную функцию какой-либо региональной организации.

2.5 **Управление инфраструктурой и финансирование.** Обновленный доклад об экономике аэропортов был размещен на сайте ИКАО по адресу: www.icao.int/sustainability/Pages/eap-im-airports.aspx. В рамках процесса, рекомендованного ATConf/6, по изысканию путей и средств финансирования развития авиационной инфраструктуры было проведено обширное исследование опыта государств в области разработки различных моделей частно-государственного партнерства (ЧПП) при реализации инфраструктурных проектов

(www.icao.int/sustainability/Pages/im-ppp.aspx). Эту информацию могут использовать политики, специалисты по экономическому планированию, представители авиационной отрасли и финансовые учреждения при рассмотрении вариантов управления и финансирования в рамках процесса развития авиационной инфраструктуры. Инструктивный материал по ЧПП будет включен в издания 2018 года *Руководства по экономике аэропортов* (Дос 9562) и *Руководства по экономическим аспектам авиационного обслуживания* (Дос 9161).

2.6 Была начата работа по вопросу управления экономически нежизнеспособными аэропортами, а также по вопросу их эксплуатации, которые необходимы для функционирования интегрированной сети международного воздушного транспорта и для социально-экономических целей. Проект доклада, излагающий каким образом имеющийся инструктивный материал в Дос 9562 можно использовать в данном контексте, будет подготовлен в 2016 году.

2.7 **Реализация политики ИКАО.** В 2015 году было проведено обследование государств в отношении уровня выполнения политики ИКАО в области сборов. Результаты обследования, которые представлены в качестве справочного документа Ассамблеи, демонстрируют, что большинство из 83 государств/территорий-респондентов (на долю которых приходилось 84 % общего числа вылетов в 2014 году) выполняют политику ИКАО. Однако необходимо улучшить показатель соблюдения отдельных принципов. Данный результат можно использовать в качестве основы для измерения хода реализации инициативы ИКАО "Ни одна страна не остается без внимания" (NCLB).

2.8 Были приняты меры по повышению осведомленности о политике ИКАО в области сборов; при этом особое внимание уделялось вопросу реализации, для чего использовались учебные курсы, совещания, письма государствам и социальные сети. Например, в сотрудничестве с Международным советом аэропортов (МСА) в течение 2015 года регулярно проводился учебный курс по сборам с пользователей аэропортов, в котором приняло участие 303 представителя из 95 государств. В ходе Конференции МСА по вопросам инвестирования в аэропорты (декабрь 2015 года, Нью-Дели, Индия) был организован однодневный семинар по политике и инструктивному материалу ИКАО в области экономики аэропортов и экономического надзора.

2.9 С учетом критически важной роли авиационной инфраструктуры для повышения связности авиационной сети и содействия поездкам, туризму и торговле, а также экономическому развитию, было принято решение включить информацию о работе ИКАО и ее инструктивный материал в области инфраструктурного развития, управления и финансирования в различные декларации и планы действий, принимаемые на совещаниях ИКАО по вопросам регионального воздушного транспорта.

3. БУДУЩАЯ РАБОТА

3.1 Ожидается, что к 2030 году объемы воздушных перевозок возрастут вдвое, что увеличит нагрузку на имеющуюся авиационную инфраструктуру. Без значительных долгосрочных инвестиций и сотрудничества со стороны многих государств в области модернизации и расширения авиационной инфраструктуры использование авиации в качестве стимула экономического развития будет весьма затруднено. Кроме того, несмотря на многоаспектный характер воздушного транспорта и его многочисленные взаимосвязи с другими секторами экономики, в эту отрасль поступило всего 4,2 % (4,6 млрд долл. США) от общего объема официальной помощи в целях развития (ОПР), предоставленной всеми донорами на развитие экономической инфраструктуры и услуг за прошедшее десятилетие (2005–2013 гг.). В то же время на долю дорожного транспорта пришлось 54,7 %, т. е. 60,9 млрд долл. США.

3.2 С учетом вышесказанного и в соответствии с инициативой NCLB будущая работа Организации в области экономики аэропортов и экономических аспектов аэронавигационного обслуживания будет строиться таким образом, чтобы помочь государствам выявлять и ликвидировать инфраструктурные проблемы, получать частное и государственное финансирование и доступ к финансированию долгосрочных потребностей, а также обеспечивать экономическую устойчивость проектов в области авиационной инфраструктуры.

3.3 Кроме того, программа работы по-прежнему будет способствовать:

- a) совершенствованию организационного потенциала аэропортов и поставщиков аэронавигационных услуг;
- b) снижению финансового бремени и расходов при выполнении регулирующих и надзорных функций;
- c) защите интересов пользователей;
- d) скорейшему использованию преимуществ новых технологий.

Более подробная информация о задачах в рамках этой программы работы представлена в документе A39-WP/xx *"Предлагаемый проект бюджета Организации на 2017, 2018 и 2019 гг."*.

3.4 При осуществлении программы работы приоритет будет уделяться реализации текущей и новой политики и инструктивного материала для содействия инициативе ИКАО NCLB. Достигнутые результаты соответственно будут способствовать достижению Целей Организации Объединенных Наций в области устойчивого развития (ЦУР), особенно задачи 9.1 цели 9 *"Создание прочной инфраструктуры, содействие обеспечению всеохватной и устойчивой индустриализации и внедрению инноваций"*, которая предусматривает развитие инфраструктуры для поддержки экономического развития и благополучия людей, уделяя особое внимание обеспечению недорогого и равноправного доступа для всех.

3.5 Деятельность ИКАО будет также способствовать работе глобального форума по вопросам инфраструктуры, который государства согласились учредить в рамках *Аддис-Абебской Программы действий*, принятой на третьей Международной конференции Организации Объединенных Наций по финансированию развития в июле 2015 года (<http://www.un.org/esa/ffd/ffd3/>). С помощью этого форума ИКАО сможет обратить внимание на экономическое воздействие и преимущества авиационной инфраструктуры, расширить возможности для инвестирования в авиационную инфраструктуру и укрепить сотрудничество с финансовыми учреждениями и специалистами по экономическому планированию, с тем чтобы изменить ситуацию в области финансирования авиации, которое в настоящее время имеет низкий приоритет.