



A39-WP/468
EC/42
30/9/16

АССАМБЛЕЯ — 39-Я СЕССИЯ
ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

ПРОЕКТ ТЕКСТА ДОКЛАДА
ПО
ПУНКТУ 40 ПОВЕСТКИ ДНЯ

Прилагаемый материал по пункту 40 повестки дня представляется для рассмотрения Экономической комиссией.

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

40.1 В документе WP/6 Совет представил доклад по основным направлениям работы в области экономики аэропортов и аэронавигационного обслуживания, проделанной Организацией в рамках плана действий Совета по выполнению рекомендаций Шестой Всемирной авиатранспортной конференции (ATConf/6) и соответствующих решений Ассамблеи. В докладе также представлен план будущей работы ИКАО в этом направлении в целях обеспечения связности воздушного пространства, путешествий и туризма, торговли и экономического развития, а также решения вопросов, связанных с привлечением необходимых средств и финансированием инфраструктуры для обеспечения экономической устойчивости проектов авиационной инфраструктуры.

40.2 В документе WP/150 пятьдесят четыре государства – члена Африканской комиссии гражданской авиации (АКГА) обратили внимание на последствия чрезмерного налогообложения, распространения налогов в форме сборов и преобладания монополии поставщиков услуг, что, по их мнению, наносит ущерб устойчивому развитию международного воздушного транспорта. В этом документе государствам рекомендуется учитывать соответствующую политику ИКАО и резолюции Ассамблеи при введении налогов и сборов в отношении международного воздушного транспорта.

40.3 В документе WP/322 Бразилия описала свой опыт регулирования качества аэропортового обслуживания, в том числе посредством специальных индикаторов, и предложила ИКАО рассмотреть вопрос о создании экономических стимулов к повышению качества аэропортового обслуживания.

40.4 В документе WP/201 Индия представила свою точку зрения на рентабельность управления индийскими аэропортами, в частности касательно практики перекрестного субсидирования нерентабельных аэропортов. Она придерживается мнения о том, что некоторые аэропорты, обеспечивающие связность региональной сети воздушного транспорта внутри государства или служащие в качестве запасных аэродромов, могут быть нерентабельными, однако необходимы как часть интегрированной сети воздушного транспорта. Индия предложила ИКАО рассмотреть вопрос о подготовке инструктивного материала по применению перекрестного субсидирования внутри сетей аэропортов.

40.5 В информационном документе WP/416 Бразилия поделилась своим опытом государственного мониторинга служб и средств в аэропортах, подчеркнув важность подобной практики.

40.6 В информационном документе WP/417 Бразилия описала свой опыт государственного планирования деятельности сектора гражданской авиации в ходе проведения в Рио-де-Жанейро Олимпийских и Паралимпийских игр 2016 года, продемонстрировав важность планирования и взаимодействия между государственными ведомствами при эксплуатации аэропортов, особенно в случае проведения крупных спортивных, религиозных или политических мероприятий.

40.7 В информационном документе WP/294 Индия изложила различные преимущества, возникающие при приватизации аэропортов с использованием государственно-частных партнерств (PPP). Она поделилась также некоторыми идеями относительно того, в каких областях было бы оправдано проведение ИКАО дальнейшей работы или создание инструктивного материала в отношении PPP и смешанного подхода к расчету сборов при покрытии издержек аэропортов.

40.8 В информационном документе WP/372, представленном Индией, изложена информация об электронной платформе под названием Sky Rev 360, разработанной Управлением аэропортов Индии и Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА) для получения данных о сборах за аэронавигационное обслуживание, выставления соответствующих счетов и взимания этих сборов. В документе описаны преимущества этого инструмента, а государствам предложено изучить возможность его использования.

40.9 В своем информационном документе WP/350 Российская Федерация представила информацию о тарифной политике в области аэронавигационного обслуживания, применяемой к воздушному пространству, находящемуся под ее ответственностью и суверенитетом.

40.10 При рассмотрении доклада Совета, представленного в документе WP/6, Комиссия дала высокую оценку работе, проделанной Организацией в области экономики аэропортов и аэронавигационного обслуживания, и выразила свою поддержку этой работы.

40.11 Была выражена также широкая поддержка изложенному в документе WP/150, представленном государствами – членами АКГА, предложению ИКАО продолжать обращать внимание государств на *Политику ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание* (Дос 9082). Было достигнуто согласие о том, что ИКАО следует проводить за счет имеющихся ресурсов, в частности Добровольного фонда воздушного транспорта, региональных совещаний, практикумов и другой информационно-просветительской деятельности в целях повышения уровня осведомленности о соответствующей политике и инструктивном материале ИКАО и повышения уровня их внедрения.

40.12 В отношении изложенного Бразилией в документе WP/322 Revised предложения разработать инструктивный материал по экономическим стимулам к обеспечению качества аэропортового обслуживания, хотя было признано, что это один из способов повышения удовлетворенности пользователей, выполнение этого задания ИКАО было сочтено неуместным, поскольку существуют различные формы экономического надзора и бизнес-моделей аэропортов.

40.13 По вопросу перекрестного субсидирования нерентабельных аэропортов, поднятому в документе WP/201 (Индия), были выражены различные точки зрения. Отметив, что этот вопрос в настоящее время рассматривается Группой экспертов по экономике аэропортов (АЕР), Комиссия согласилась с тем, что Группе следует продолжать свою работу в целях разъяснения существующего инструктивного материала по этой теме, учитывая информацию и предложения, представленные в ходе обсуждения.

40.14 В завершение обсуждения Комиссия одобрила план будущей работы Организации в области экономики аэропортов и аэронавигационного обслуживания, в том числе деятельность по оказанию поддержки в области улучшения связности воздушного транспорта, которая

оказывает положительное воздействие на торговлю и экономическое развитие и способствует реализации инициативы *"Ни одна страна не остается без внимания"* (NCLB). Комиссия согласилась с тем, что ИКАО следует продолжать играть ведущую роль в решении вопросов, связанных с привлечением необходимых средств и финансированием инфраструктуры авиации, и в этом отношении взаимодействовать и сотрудничать с соответствующими заинтересованными сторонами и международными организациями. Было также достигнуто согласие о том, что при выполнении своей программы работы на следующее трехлетие Организации следует должным образом учитывать представленные Комиссии точки зрения и предложения.

40.15 Комиссия приняла к сведению информацию, содержащуюся в документах WP/294, 350, 372, 416 и 417.

— КОНЕЦ —