



A39-WP/519
P/49
3/10/16

АССАМБЛЕЯ — 39-Я СЕССИЯ

ДОКЛАД ЭКОНОМИЧЕСКОЙ КОМИССИИ ПО ПУНКТУ 40 ПОВЕСТКИ ДНЯ

(Представлено председателем Экономической комиссии)

Прилагаемый доклад по пункту 40 повестки дня утвержден
Экономической комиссией.

Примечание. После изъятия настоящего титульного листа данный документ следует поместить в соответствующий раздел папки доклада.

**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 54 договаривающихся государства 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 изложила свой опыт регулирования качества аэропортового обслуживания, в том числе посредством специальных показателей, 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, региональные совещания, практикумы и другую информационно-просветительскую деятельность 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 для обеспечения качества аэропортового обслуживания, было признано, что хотя это один из способов повышения удовлетворенности пользователей, выполнение этой задачи ИКАО нецелесообразно, поскольку существуют различные формы экономического надзора и бизнес-моделей аэропортов.

40.13 По вопросу перекрестного субсидирования нерентабельных аэропортов, поднятому Индией в документе WP/201, 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 уточнения существующего инструктивного материала по этой теме.

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 —