



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ – 40-Я СЕССИЯ

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

**Пункт 33 повестки дня. Экономика аэропортов и аэронавигационного обслуживания.
Политика**

ДОКЛАД ОБ ИЗМЕНЕНИЯХ, ЗАТРАГИВАЮЩИХ ЭКОНОМИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ АЭРОПОРТОВ И АЭРОНАВИГАЦИОННОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ

(Представлено Советом ИКАО)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем рабочем документе содержится доклад о работе, проделанной ИКАО в области экономических аспектов деятельности аэропортов и аэронавигационного обслуживания во исполнение решений 39-й сессии Ассамблеи ИКАО. Была проведена работа по подготовке инструктивного материала в целях решения проблем, связанных с нерентабельными аэропортами, обновлению и уточнению существующей политики и инструктивного материала, предоставлению нового инструктивного материала и инструментов в поддержку принятия инвестиционных решений о финансировании авиационной инфраструктуры, а также обновлению документа "*Тарифы на услуги аэропортов и аэронавигационных служб*" (Doc 7100). В документе также представлен план будущей работы в этой области (часть программ работы по экономической нормативной базе и технической помощи), направленной на постоянное обновление и развитие соответствующей политики, инструктивного материала и инструментов, а также повышение осведомленности в вопросах их применения государствами и поставщиками обслуживания.

Действия: Ассамблее предлагается:

- a) рассмотреть информацию о работе, проделанной ИКАО, представленную в п. 2;
- b) одобрить программу работы Организации, представленную в п. 3;
- c) учесть содержащуюся в настоящем документе информацию при обновлении резолюции А39-15 Ассамблеи "Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта".

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью " <i>Экономическое развитие воздушного транспорта</i> "
<i>Финансовые последствия</i>	Деятельность, упомянутая в прилагаемом документе Ассамблеи, будет проводиться при наличии ресурсов в бюджете Регулярной программы на 2020–2022 гг. и/или за счет внебюджетных взносов, включая Добровольный фонд воздушного транспорта (TRAF)

<i>Справочный материал</i>	Дос 10075, <i>Действующие резолюции Ассамблеи</i> (по состоянию на 6 октября 2016 года) Дос 10078, <i>Доклад Экономической комиссии 39-й сессии Ассамблеи</i> Дос 9082, <i>Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание</i> Дос 9161, <i>Руководство по экономическим аспектам аэронавигационного обслуживания (пятое издание)</i> Дос 9562, <i>Руководство по экономике аэропортов (третье издание)</i> Дос 9562, <i>Руководство по экономике аэропортов (предварительный вариант четвертого издания)</i> https://www.icao.int/Meetings/A40/Pages/documentation-reference-documents.aspx A40-WP/17-ЕС/2, Финансирование развития качественной авиационной инфраструктуры A40-WP/22-ЕС/7, Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта Бизнес-план ИКАО на 2020–2022 гг.
----------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Работа Организации в области экономических аспектов деятельности аэропортов и аэронавигационного обслуживания осуществлялась во исполнение соответствующих решений 39-й сессии Ассамблеи. Эта работа была сосредоточена на вопросах, касающихся нерентабельных аэропортов, обновления существующей политики и инструктивного материала, предоставления нового инструктивного материала и инструментов в поддержку принятия инвестиционных решений о финансировании авиационной инфраструктуры, а также обновления документа "*Тарифы на услуги аэропортов и аэронавигационных служб*" (Дос 7100). Кроме того, проводится работа по рассмотрению дополнительного инструктивного материала по возмещению расходов на предоставление услуг аэропортов и аэронавигационных служб.

2. РАБОТА, ПРОДЕЛАННАЯ ИКАО

2.1 **Управление деятельностью нерентабельных аэропортов и их эксплуатация.** Одним из вопросов, оставшихся нерешенными после Конференции по экономике аэропортов и аэронавигационного обслуживания (СЕАНС, 2008 г.), является разработка инструктивного материала по управлению деятельностью и эксплуатации аэропортов, которые являются нерентабельными, но необходимы как часть интегрированной транспортной сети и для обеспечения безопасности полетов и авиационной безопасности международного воздушного транспорта, а также в социально-экономических целях и в других национальных стратегических интересах, связанных с социальными обязательствами по обеспечению связности национального воздушного пространства и предоставлению базовых услуг.

2.2 Для деятельности нерентабельных аэропортов характерны определенные трудности, например низкий объем или отсутствие спроса в области перевозок пассажиров и/или грузов, устаревшая инфраструктура и генерирование недостаточных доходов из авиационных источников для покрытия своих эксплуатационных расходов. Кроме того, частные инвесторы не проявляют интереса к аэропортам с отсутствующими или очень ограниченными коммерческими возможностями, и этим обусловлен ограниченный потенциал генерирования доходов из

неавиационных источников. Следовательно, администрации аэропортов могут быть не в состоянии обеспечить устойчивую деятельность этих аэропортов, несмотря на необходимость безопасной, надежной и эффективной организации воздушного движения.

2.3 Одно из решений, направленных на преодоление этих трудностей, получает все большее распространение и заключается в управлении группой аэропортов и ее эксплуатации в рамках модели "аэропортовой сети". Формат аэропортовой сети имеет несколько преимуществ, среди которых более эффективное управление пропускной способностью и использованием ресурсов во всей сети, снижение эксплуатационных расходов за счет эффекта масштаба и охвата, а также упрощенный доступ всех аэропортов к рынкам капитала. Сетевой подход может включать перекрестное субсидирование прибыльными аэропортами неприбыльных аэропортов, и поэтому важно обеспечить соблюдение четырех ключевых принципов *Политики ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание* (Doc 9082), а именно: недискриминации, увязки с расходами, транспарентности и проведения консультаций с пользователями, а также более конкретных положений этой политики.

2.4 Для решения вопросов, связанных с аэропортовой сетью, и принимая во внимание проблемы перекрестного субсидирования, Группой экспертов по экономике аэропортов (АЕР) был разработан конкретный инструктивный материал, призванный обеспечить предоставление поддержки нерентабельным аэропортам в контексте аэропортовых сетей в соответствии с политикой, изложенной в документе Doc 9082. Этот инструктивный материал прошел окончательную доработку и будет включен в четвертое издание *Руководства по экономике аэропортов* (Doc 9562), предварительный вариант которого доступен в качестве справочного материала к сессии Ассамблеи.

2.5 **Обновление и уточнение политики и инструктивного материала ИКАО.** 39-я сессия Ассамблеи попросила *"Совет продолжать разработку политики и инструктивного материала ИКАО в целях содействия повышению эффективности и рентабельности при предоставлении и эксплуатации аэропортов и аэронавигационных служб, включая основополагающие принципы эффективного сотрудничества между поставщиками и пользователями"* (см. резолюцию А39-15 в документе Doc 10075). Во исполнение этой просьбы было проведено комплексное обновление существующей политики и инструктивного материала с внесением в них поправок.

- a) **Определения "дифференциальных" и "модулированных" сборов.** Чтобы предотвратить смешение определений этих терминов, были сделаны пояснения. Окончательные формулировки будут включены во все соответствующие документы ИКАО, в том числе в документы Doc 9082 и Doc 9562;
- b) **Обновление третьего издания документа Doc 9562.** Был проведен полный анализ руководства, с тем чтобы выявить формулировки инструктивного материала, которые могут быть неактуальными, неясными и/или противоречивыми, а также в части пояснения определений авиационной и неавиационной деятельности (см. предварительный вариант четвертого издания документа Doc 9562);
- c) Учитывая изменения, внесенные в политику и инструктивный материал, содержащиеся в документах Doc 9082 и Doc 9562, Группе экспертов по экономическим аспектам аэронавигационного обслуживания (ANSEP) было

поручено при поддержке АЕР *обновить пятое издание Руководства по экономическим аспектам аэронавигационного обслуживания (Doc 9161)*.

2.6 **Инструктивный материал и инструменты в поддержку принятия инвестиционных решений в области финансирования авиационной инфраструктуры.** Была проделана работа по предоставлению практического инструктивного материала и инструментов в помощь государствам при проведении ими анализа в целях поддержания финансирования инфраструктуры аэропортов и аэронавигационных служб. Были подготовлены следующие дополнительные инструктивные указания и инструменты, которые могут использовать лица, определяющие политику, специалисты по экономическому планированию, заинтересованные стороны в авиации и финансовые учреждения при рассмотрении вариантов инвестирования в целях развития авиационной инфраструктуры:

- a) *инструктивный материал по эксплуатационным стимулам* подготовлен и будет включен в соответствующий документ ИКАО, учитывая предложение, представленное на Тринадцатой Аэронавигационной конференции ИКАО (AN-Conf/13), касающееся указания возможных эксплуатационных стимулов при разработке новых концепций организации воздушного движения (ОРВД);
- b) *инструктивный материал по коммерческому обоснованию, анализу затрат-выгод, анализу экономических последствий и анализу эффективности затрат* находился на последнем этапе подготовки. Он призван предоставить подробное объяснение того, как следует использовать и реализовывать эти методы при оценке экономического и финансового анализа крупных проектов в сфере авиационной инфраструктуры. В этом инструктивном материале также учтены рекомендации, представленные Многодисциплинарной рабочей группой по экономическим проблемам, связанным с внедрением модулей блочной модернизации авиационной системы (MDWG-ASBU);
- c) *новый онлайн-инструмент для анализа затрат-выгод (CBA)* был разработан на основе результатов деятельности группы MDWG-ASBU (<https://d-iasdex.icao.int/CBA>) в целях проведения анализа инвестиций в определенные проекты в области авиационной инфраструктуры. Инструмент CBA позволяет пользователям оценивать и сравнивать затраты и выгоды различных вариантов инвестиций в определенный проект. В инструмент включено несколько видов анализа, таких как определение чистой текущей стоимости (NPV), внутренней нормы доходности (IRR) и коэффициента затрат-выгод. Государствам-членам будет предоставлен доступ к инструменту CBA вместе с инструктивным материалом по его использованию.

2.7 Кроме того, третий и четвертый Всемирные форумы ИКАО по вопросам авиации (IWAF) также рекомендовали государствам принять подход к решению проблем в области финансирования авиационной инфраструктуры. Соответствующая информация содержится в документе A40-WP/17-ЕС/2 *"Финансирование развития качественной авиационной инфраструктуры"*.

2.8 **Обновление документа "Тарифы на услуги аэропортов и аэронавигационных служб" (Doc 7100).** В целях улучшения обеспечиваемого ИКАО обслуживания путем предоставления государствам-членам удобного для пользователей и практичного средства анализа

аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание был разработан **онлайнный инструмент Aero Tariff**, с тем чтобы превратить изданный в бумажном виде документ Doc 7100 в онлайнный инструмент. Этот новый инструмент обеспечивает аналитическую платформу для выработки и сравнения политики в области аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание.

2.9 Внедряются дополнительные усовершенствования этого инструмента, такие как интеграция данных радиовещательного автоматического зависимого наблюдения (ADS-B) для расчета сборов за аэронавигационное обслуживание по районам полетной информации (РПИ). Государствам рекомендуется использовать онлайнный инструмент Aero Tariff и в электронной форме представлять информацию об изменении сборов (<https://data.icao.int/AeroTariffs>).

2.10 **Инструктивный материал по возмещению расходов на предоставление услуг аэропортов и аэронавигационных служб.** В свете быстрого роста использования беспилотных авиационных систем (БАС) и стремительного расширения соответствующего рынка был проведен анализ возможных действий, касающихся **экономических аспектов, в частности вопроса о взимании сборов за эксплуатацию БАС**. Кроме того, проводится углубленный анализ в целях оценки использования БАС и его последствий, а также в целях изучения разнообразных возможных механизмов возмещения расходов и/или поиска подходов к предоставлению аэронавигационного обслуживания для БАС на справедливой и равноправной основе.

2.11 Ожидается, что в области предоставления аэронавигационного метеорологического обеспечения международной гражданской авиации в следующее десятилетие произойдет преобразование, соответствующее процессу модернизации системы воздушного транспорта, предусмотренному Глобальным аэронавигационным планом (ГАНП) и содержащейся в нем методикой ASBU. В настоящее время совместно с Группой экспертов по метеорологии (МЕТР) ведется работа по предоставлению рекомендаций по **возможному механизму решения проблемы возмещения расходов на аэронавигационное метеорологическое обеспечение** международной гражданской авиации в соответствии с ключевыми принципами ИКАО в отношении взимания сборов и во взаимодействии с Всемирной метеорологической организацией (ВМО).

3. БУДУЩАЯ РАБОТА

3.1 Учитывая текущую работу, представленную выше, а также положения бизнес-плана ИКАО на 2020–2022 гг., центральной и приоритетной задачей будущей работы в области экономики аэропортов и аэронавигационного обслуживания (часть программ работы по экономической нормативной базе и технической помощи) станет постоянное обновление и развитие соответствующей политики, инструктивного материала и инструментов. Организация также сосредоточит усилия на повышении осведомленности в вопросах политики и инструктивных указаний ИКАО, уделяя особое внимание их реализации государствами и поставщиками обслуживания в рамках инициативы *"Ни одна страна не остается без внимания"* (NCLB). В этой связи в дополнение к работе, предложенной в документе A40-WP/17-ЕС/2 *"Финансирование развития качественной авиационной инфраструктуры"*, будет оказываться содействие использованию государствами онлайнных инструментов при рассмотрении инвестиционных решений, касающихся развития и модернизации авиационной инфраструктуры.