



**ВЫСТУПЛЕНИЕ ПРЕЗИДЕНТА СОВЕТА
МЕЖДУНАРОДНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ (ИКАО)
Г-НА РОБЕРТО КОБЕ ГОНСАЛЕСА
НА ОТКРЫТИИ КОНФЕРЕНЦИИ ПО ЭКОНОМИКЕ АЭРОПОРТОВ
И АЭРОНАВИГАЦИОННОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ**

(Монреаль, 15 сентября 2008 года)

От имени Совета и Генерального секретаря Международной организации гражданской авиации (ИКАО) с большим удовольствием приветствую вас на данной Конференции по экономике аэропортов и аэронавигационного обслуживания.

Первая Конференция ИКАО по сборам была проведена в 1956 году, и с тех пор состоялось еще пять таких конференций. Сегодня начинает работу 7-я Конференция, и наша общая цель состоит в том, чтобы рассмотреть и подтвердить действующие основополагающие принципы политики в отношении сборов. Настоящая Конференция, несомненно, является своевременной, учитывая быстро меняющиеся условия, в которых в настоящее время находится и функционирует международная гражданская авиация. Мы столкнулись лицом к лицу с проблемами поставок нефти и цены на нее, охраны окружающей среды и ограничения пропускной способности – проблемами, глубина и масштаб которых остаются неизвестными. В такое время, как ныне, чрезвычайно важно, чтобы все стороны объединились и сотрудничали друг с другом, адаптируя авиатранспортную систему к новым суровым реалиям. Эффективность и рентабельность должны стать нашими руководящими принципами на пути к укреплению финансового благополучия и стабильности в отрасли.

Данная Конференция также является своевременной ввиду имевших место в последние десять лет значительных событий в области организации деятельности и финансирования поставщиков обслуживания. Предыдущая Конференция, которая проходила в 2000 году, уточнила руководящие принципы ИКАО в отношении коммерциализации и приватизации аэропортов и поставщиков аэронавигационного обслуживания. Используя недавний опыт в этой области, настоящая Конференция может дополнительно доработать определяющие политику принципы с тем, чтобы государства могли эффективно решать важные вопросы регулирования, касающиеся сборов и экономических аспектов деятельности аэропортов и аэронавигационных служб.

Коммерциализация и приватизация аэропортов и аэронавигационных служб являются частью непрерывного процесса глобализации и либерализации мировой экономики.

Вместе с тем, согласно проведенным ИКАО исследованиям, значительное число поставщиков обслуживания в мире по-прежнему не обеспечивает полного возмещения своих расходов независимо от того, являются ли они приватизированными или нет. Это имеет серьезные последствия, осложняемые устойчивым расширением воздушных перевозок, что возлагало и будет возлагать на государства растущее бремя финансирования, расширения или обновления аэропортовых и аэронавигационных средств и служб с целью преодоления или предотвращения перегруженности аэропортов и воздушного пространства. Картина осложняется еще больше, если

учесть те проблемы, о которых я сказал выше, и насколько отрицательно они могут повлиять на глобальный спрос на воздушные перевозки.

В соответствии с *Конвенцией о международной гражданской авиации* государства, в конечном счете, несут ответственность за безопасность полетов и авиационную безопасность в своем воздушном пространстве. Они также отвечают за то, чтобы обслуживание предоставлялось в соответствии со Стандартами ИКАО, которые признаны в качестве важнейших для обеспечения безопасности международных воздушных сообщений.

Кроме того, рассматривая вопросы коммерциализации или приватизации аэропортов или поставщиков аэронавигационного обслуживания, государствам следует помнить о том, что они также несут ответственность за экономический надзор. Цель заключается в том, чтобы не допустить злоупотребления положением, которое известно под названием "естественная монополия" поставщика обслуживания. Существует несколько различных способов осуществления государством функции экономического надзора, от "либерального" подхода до более прямого регулятивного вмешательства в экономические решения поставщиков обслуживания, например, посредством введения механизма регулирования. Государствам необходимо выбрать наиболее подходящую форму экономического надзора с учетом своих специфических условий. При принятии решения относительно формы осуществления функции экономического надзора, государства должны принимать во внимание степень конкуренции между поставщиками обслуживания, затраты и выгоды, связанные с альтернативными формами надзора, а также существующие юридические и институциональные рамки и структуру управления.

Необходимость в более прямом регулятивном вмешательстве может быть уменьшена, если существуют соответствующие механизмы консультаций с пользователями и если действуют договоренности о сотрудничестве между поставщиками и пользователями обслуживания. Учитывая стоящие перед нами огромные проблемы, я убежден в абсолютной необходимости выведения сотрудничества в отрасли на качественно новый уровень.

В настоящее время политика ИКАО в отношении сборов предписывает проводить консультации только в конкретных случаях в контексте повышения сборов и планирования крупных инфраструктурных преобразований. Однако консультации должны проводиться регулярно, и для того чтобы наладить этот процесс, может потребоваться до двух лет, так как понадобится несколько совещаний, прежде чем будет достигнуто взаимное доверие и налажен конструктивный диалог. Поэтому нам потребуется укрепить политику ИКАО в отношении консультаций с пользователями и предусмотреть создание постоянных механизмов консультаций там, где добровольные договоренности между поставщиками и пользователями отсутствуют. В таких консультациях должны участвовать представители всех категорий пользователей, работающих в определенных аэропортах или воздушном пространстве.

С вопросами экономического надзора и консультаций с пользователями тесно связан вопрос экономических показателей деятельности поставщиков обслуживания. Поскольку управление показателями эффективности является важным средством для поставщиков обслуживания, регулирующих органов и пользователей, государствам следует в рамках своих функций экономического надзора и посредством процесса консультаций обеспечить, чтобы их поставщики обслуживания разрабатывали и внедряли надлежащие системы управления показателями эффективности.

Эти три ключевые темы Конференции – экономический надзор, управление показателями эффективности и консультации – взаимосвязаны и вместе взятые образуют

комплексный подход к укреплению сотрудничества в отрасли, в частности, между регулирующими органами, поставщиками обслуживания и пользователями. Если мы сможем прийти к общему пониманию по этим трем проблемам, а я полагаю, что сможем, то это послужит основой для принятия конструктивных выводов и рекомендаций, которые помогут нам достичь целей данной Конференции в том, что касается сотрудничества и эффективности.

Я понимаю, что с точки зрения статуса существует разница между политикой ИКАО в отношении сборов и положениями Чикагской конвенции, состоящая в том, что Договаривающиеся государства юридически не связаны обязательством соблюдать эту политику. В условиях коммерциализации и приватизации аэропортов и аэронавигационных служб существует риск уменьшения осведомленности о политике ИКАО в экономической области, что может привести к расхождению в подходах в таких вопросах, как применение сборов с пользователей и налогообложение. Например, экономические характеристики и ограниченная пропускная способность аэропортов и аэронавигационных служб наряду с либерализацией авиатранспортных перевозок в некоторых случаях вызвали вопросы, касающиеся применения принципа недискриминации, закрепленного в статье 15 Чикагской конвенции, и использования справедливых методов возмещения расходов. Поэтому важно подчеркнуть, что, поскольку политика основана на рекомендациях таких крупных международных конференций, как настоящая, государства несут моральное обязательство придерживаться этой политики. Государства должны признать, что несоблюдение политики ИКАО в отношении сборов подрывает эффективность и рентабельность предоставления аэропортового и аэронавигационного обслуживания, а также отношения с пользователями, в частности, с точки зрения транспарентности и справедливого подхода к различным категориям пользователей. Поэтому государствам следует обеспечивать, чтобы их поставщики обслуживания соблюдали политику ИКАО, и сообщать в ИКАО о любом отклонении от этой политики.

Для меня является большой честью объявить открытой данную Конференцию по экономике аэропортов и аэронавигационного обслуживания. В своем выступлении г-н Сауд А.Р. Хашем, председатель Авиатранспортного комитета и представитель Саудовской Аравии в Совете, представит дополнительную информацию относительно повестки дня Конференции.

Совет ИКАО с большим нетерпением ожидает ваших рекомендаций и очень серьезно рассмотрит ваши предложения о том, как лучше укрепить руководящие принципы, касающиеся аэропортовых и аэронавигационных сборов, а также по другим аспектам экономики аэропортов и аэронавигационных служб и управления ими.

Если учесть обмен мнениями на состоявшемся вчера предшествующем Конференции Симпозиуме, то я глубоко убежден, что данная Конференция будет весьма продуктивной.

Теперь я прошу г-на Хашема сказать несколько слов.