



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ – 41-Я СЕССИЯ

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

**Пункт 36 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 документе представлен доклад о работе по экономическим аспектам деятельности аэропортов и аэронавигационного обслуживания, проделанной ИКАО в соответствии с резолюцией А40-9 Ассамблеи. Эта работа включала в себя обновление существующей политики и инструктивного материала, подготовку нового инструктивного материала по инвестированию и финансированию авиационной инфраструктуры, а также рассмотрение возникающих вопросов, в частности вопроса о механизмах возмещения расходов на предоставление аэронавигационного метеорологического (МЕТ) обслуживания, функционирование службы информации о космической погоде и ввод в эксплуатацию беспилотных авиационных систем (БАС). Продолжается работа по оказанию поддержки аэропортам и поставщикам аэронавигационного обслуживания (ПАНО) в преодолении негативных экономических последствий пандемии COVID-19. В документе также представлен план будущей работы в этой области (в соответствии с бизнес-планом на 2023–2025 гг.), в котором особое внимание уделяется продолжению обновления и разработки политики, инструктивного материала и инструментов для обеспечения экономической жизнеспособности аэропортов и ПАНО и удовлетворения инвестиционно-финансовых потребностей в краткосрочной, среднесрочной и долгосрочной перспективе.

Действия: Ассамблее предлагается:

- a) рассмотреть информацию о проделанной ИКАО работе, представленную в п. 2;
- b) одобрить план работы Организации, представленный в п. 3;
- c) учесть содержащуюся в настоящем документе информацию при обновлении резолюции А40-9 Ассамблеи "Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта".

<i>Стратегическая цель</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью "Экономическое развитие воздушного транспорта"
<i>Финансовые последствия</i>	Предполагается, что указанная в настоящем документе деятельность ИКАО будет осуществляться в рамках имеющихся ресурсов Регулярного бюджета на 2023–2025 гг. и/или за счет внебюджетных взносов, включая взносы в Добровольный фонд воздушного транспорта (ТРАФ), как предусмотрено бизнес-планом ИКАО на 2023–2025 гг.

Справочный материал	Дос 10140 " <i>Действующие резолюции Ассамблеи</i> " (по состоянию на 4 октября 2019 года) Дос 10139 " <i>Доклад Экономической комиссии 40-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</i> " (пятое издание) Дос 9562 " <i>Руководство по экономике аэропортов</i> " (четвертое издание) А41-WP/11-ЕС/1 " <i>Экономические и финансовые меры и опыт государств в борьбе с последствиями пандемии COVID-19</i> " А41-WP/17-ЕС/7 " <i>Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта</i> " Бизнес-план ИКАО на 2023–2025 гг.
---------------------	---

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Работа Организации, связанная с экономическими аспектами деятельности аэропортов и аэронавигационного обслуживания, осуществлялась в соответствии с резолюцией А40-9 Ассамблеи (добавление С). Особое внимание уделялось обновлению существующей политики и инструктивного материала, разработке нового инструктивного материала и инструментов инвестирования и финансирования авиационной инфраструктуры и рассмотрению возникающих вопросов, в частности вопроса о механизмах возмещения расходов на предоставление аэронавигационного метеорологического (МЕТ) обслуживания, о функционировании службы информации о космической погоде и вводе в эксплуатацию беспилотных авиационных систем (БАС).

1.2 Продолжается работа по преодолению краткосрочных, среднесрочных и долгосрочных экономических последствий пандемии COVID-19 для аэропортов и аэронавигационных служб, включая обеспечение финансовой жизнеспособности сектора и капиталовложения в создание новой и обновленной инфраструктуры с учетом будущих потребностей в увеличении провозной емкости и соответствующих целей в области устойчивого развития.

2. ИНФОРМАЦИЯ О ПРОДЕЛАННОЙ ИКАО РАБОТЕ

2.1 **Политика и инструктивный материал ИКАО.** В пятое издание *Руководства по экономическим аспектам аэронавигационного обслуживания* (Дос 9161) были внесены комплексные изменения в целях обновления и уточнения положений этого руководства и учета поправок, внесенных в последнее издание *Руководства по экономике аэропортов* (Дос 9562). На восьмом совместном совещании Группы экспертов по экономике аэропортов и Группы экспертов по экономическим аспектам аэронавигационного обслуживания (АЕР-ANSEP/8, 29 ноября – 3 декабря 2021 года) было представлено предложение о внесении в текст дополнительных поправок, касающихся изменения размеров сборов за аэронавигационное обслуживание для улучшения экологических показателей деятельности пользователей воздушного пространства. Изменения, внесенные в документы Дос 9161 и Дос 9562, будут применяться к соответствующим положениям *Политики ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание* (Дос 9082).

2.2 На совещании АЕР-ANSEP/8 был подготовлен и принят новый отдельный *Инструктивный материал по проведению экономического обоснования, анализа рентабельности, анализа экономических последствий и анализа эффективности затрат*. В этом документе приводятся подробные указания по проведению экономического и финансового анализа при оценке рентабельности проектов развития авиационной инфраструктуры, дополненные практическими примерами. Он может использоваться директивными органами, специалистами по экономическому планированию, отраслевыми заинтересованными сторонами и финансовыми учреждениями при рассмотрении вариантов инвестирования средств в развитие авиационной инфраструктуры.

2.3 Предварительный вариант шестого издания документа Дос 9161 и новый отдельный инструктивный материал по проведению экономического обоснования и другим вопросам доступны в качестве справочных документов Ассамблеи.

2.4 **Инвестирование и финансирование авиационной инфраструктуры.** Проводилась работа по рассмотрению возникающих вопросов, связанных с техническим прогрессом отрасли и соответствующими потребностями в инвестициях в создание новой авиационной инфраструктуры и/или предоставление обслуживания.

- a) ***Возмещение расходов на предоставление метеорологического обслуживания.*** В рамках совместной рабочей группы АЕР-ANSEP и Группы экспертов по метеорологии (МЕТР) и в сотрудничестве со Всемирной метеорологической организацией (ВМО) инструктивный материал, содержащийся в документе Дос 9161, был пересмотрен с учетом текущего состояния дел в области предоставления метеорологического обслуживания и дополнен информацией о финансовом управлении многонациональными средствами и службами. С учетом ожидающихся в течение следующего десятилетия изменений в области предоставления метеорологического обслуживания, связанных с модернизацией воздушного транспорта, предусмотренной в Глобальном аэронавигационном плане (ГАНП) ИКАО, в настоящее время основное внимание уделяется предоставлению поставщикам метеорологического обслуживания дополнительного инструктивного материала по возмещению расходов для адаптации к этому процессу эволюции.
- b) ***Возмещение расходов на предоставление информации о космической погоде.*** В соответствии с решением Совета АЕР-ANSEP и МЕТР провели совместную работу по созданию механизмов возмещения расходов на предоставление информации о космической погоде в авиации с учетом соответствующих расходов как со стороны государств-поставщиков, так и со стороны пользователей. Совместная рабочая группа продолжает определять возможные варианты возмещения расходов в соответствии с потребностями основных участников деятельности на глобальном уровне.
- c) ***Возмещение расходов на ввод в эксплуатацию БАС.*** Были рассмотрены и изучены различные варианты возмещения расходов на создание будущей инфраструктуры, необходимой для ввода в эксплуатацию БАС, а также соответствующие механизмы финансирования. В связи с быстрым ростом отрасли БАС проводится более глубокий анализ экономических аспектов эксплуатации БАС. Продолжается процесс разработки потенциальных механизмов возмещения расходов, охватывающих все виды полетов БАС, с учетом отсутствия универсального подхода к решению этой задачи.

2.5 **Внедрение политики ИКАО.** В целях регулярного мониторинга и оценки уровня внедрения государствами политики ИКАО в отношении сборов, содержащейся в документе Doc 9082, в 2020 году посредством письма государствам (см. ЕС 2/89 – 19/82) был проведен последний опрос в режиме онлайн. Согласно ответам 79 государств/территорий (на долю которых в 2019 году приходилось 75 % глобального объема регулярных воздушных перевозок), некоторые государства не полностью внедрили политику ИКАО и существует необходимость более глубокого внедрения конкретных принципов. Полный отчет о результатах этого опроса размещен на общедоступном сайте ИКАО по адресу: https://www.icao.int/sustainability/Documents/Report_of_Survey_ICAO-policies-on-charges.pdf. Результаты этого опроса могут использоваться в качестве справочного материала при проведении оценки хода реализации инициативы ИКАО *"Ни одна страна не остается без внимания"* (NCLB).

2.6 Продолжается работа по распространению информации и повышению осведомленности о политике ИКАО в отношении сборов, в рамках которой особое внимание уделяется реализации четырех ключевых принципов взимания сборов. В марте 2021 года совместно с Африканской комиссией гражданской авиации (АКГА) был организован практикум по наращиванию потенциала в области экономического надзора, аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание, в ходе которого отмечалась необходимость содействовать распространению политики и инструктивного материала ИКАО и повышению осведомленности о них. В координации с государствами-членами, региональными организациями и отраслевыми партнерами аналогичные совместные практикумы и учебные мероприятия будут организованы и в других регионах.

2.7 **Экономические последствия пандемии COVID-19 для аэропортов и аэронавигационных служб.** Пагубное воздействие пандемии COVID-19 на воздушные перевозки привело к существенным потерям в доходах во всех сферах авиации, включая деятельность аэропортов и поставщиков аэронавигационного обслуживания (ПАНО). В целях обеспечения финансовой стабильности отрасли в соответствии с рекомендацией 10 Целевой группы Совета ИКАО по восстановлению авиации (ЦГВА) было подготовлено *Руководство ИКАО по экономическим и финансовым мерам по уменьшению влияния вспышки коронавируса на авиацию*. В этом руководстве изложен ряд мер, включая меры, касающиеся аэропортов и ПАНО, которые могут быть рассмотрены государствами и отраслью для решения проблем ликвидности и финансирования. Это руководство представлено на всех официальных языках ИКАО по адресу: <https://www.icao.int/sustainability/Pages/Economic-and-financial-measures.aspx>.

2.8 По мере развития ситуации в инструктивный материал будут вноситься необходимые поправки с указанием дополнительных мер. Более подробная информация по этому вопросу представлена в документе A41-WP/11-ЕС/1 *"Экономические и финансовые меры и опыт государств в борьбе с последствиями пандемии COVID-19"*.

3. БУДУЩАЯ РАБОТА

3.1 Экономическая ситуация в сфере авиации продолжает меняться. Продолжающаяся пандемия COVID-19 не только создает финансовые трудности для аэропортов и ПАНО, но и проблемы для их экономической жизнеспособности в будущем. Помимо неотложных задач по восстановлению сектору также необходимо решить проблему обеспечения достаточного кредитования и финансирования деятельности по модернизации и наращиванию критически важной инфраструктуры, чтобы удовлетворить будущие потребности в увеличении провозной емкости и внести вклад в достижение соответствующих целей в области устойчивого развития.

Результаты работы по всем этим аспектам оказывают непосредственное влияние на безопасность и эффективность всей авиационной системы.

3.2 В этой связи продолжается работа по обеспечению эффективного и экономически целесообразного восстановления деятельности аэропортов и ПАНО после пандемии. Политика ИКАО в отношении сборов и инструктивный материал по экономике аэропортов и экономическим аспектам аэронавигационного обслуживания подвергаются дополнительному анализу и оценке для обеспечения их актуальности при изменении ситуации и возможности их адаптации для реагирования на будущие потрясения, вызываемые внешними факторами, и удовлетворения потребностей в области развития в среднесрочной и долгосрочной перспективе. В случае возникновения новых проблем может также потребоваться дополнительный инструктивный материал.

3.3 С учетом вышеупомянутой текущей работы и согласно бизнес-плану ИКАО на 2023–2025 годы будущая работа в области экономики аэропортов и экономических аспектов аэронавигационного обслуживания будет осуществляться в соответствии с итоговым показателем DEV 3 "Расширение возможностей государств в области использования авиации в качестве эффективного средства экономического развития, в частности, облегчение доступа к финансированию для развития авиационной инфраструктуры и повышения связности воздушных сообщений". Основное и приоритетное внимание будет уделяться, в частности: а) обновлению политики и инструктивного материала по экономике аэропортов и экономическим аспектам аэронавигационного обслуживания, а также по управлению деятельностью аэропортов и аэронавигационных служб; и б) разработке и обновлению инструктивного материала по кредитованию и финансированию развития авиационной инфраструктуры и эксплуатационной деятельности, а также инструментов для анализа экономического обоснования проектов по развитию авиационной инфраструктуры.

3.4 Кроме того, в рамках инициативы NCLB Организация будет продолжать повышать осведомленность о политике и инструктивном материале ИКАО и оказывать помощь государствам и поставщикам обслуживания во внедрении соответствующих положений.

— КОНЕЦ —