



A41-WP/673  
P/68  
6/10/22

## **АССАМБЛЕЯ — 41-Я СЕССИЯ**

### **ДОКЛАД ЭКОНОМИЧЕСКОЙ КОМИССИИ ПО ПУНКТУ 36 ПОВЕСТКИ ДНЯ**

(Представлено председателем Экономической комиссии)

Прилагаемый доклад по пункту 36 повестки дня утвержден  
Экономической комиссией.

*Примечание. После изъятия этого титульного листа настоящий документ следует поместить в соответствующее место папки доклада.*

(5 страниц)

**Пункт 36 повестки дня. Экономика аэропортов и аэронавигационного обслуживания. Политика**

36.1 В документе WP/11 Совет представил экономические и финансовые меры по устранению последствий пандемии COVID-19 на основе инструктивных материалов ИКАО и рекомендаций Целевой группы Совета по восстановлению авиации (ЦГВА) и Конференции высокого уровня по COVID-19 (HLCC 2021). В документе также представлен план будущей работы ИКАО по данному вопросу, в котором основное внимание уделяется определению дополнительных мер с учетом развития ситуации, оказанию помощи в реализации и развитию сотрудничества между всеми сторонами в области финансовой поддержки авиации.

36.2 В документе WP/12 Совет сообщил об основных задачах, выполненных ИКАО в отношении экономических аспектов деятельности аэропортов и аэронавигационного обслуживания, включая обновление существующих и разработку новых инструктивных материалов, удовлетворение потребностей в средствах и финансировании авиационной инфраструктуры, а также поддержку восстановления аэропортов и поставщиков аэронавигационного обслуживания (ПАНО) после экономических последствий пандемии COVID-19. В документе также представлен план ИКАО по дальнейшей работе в этой области с уделением особого внимания дальнейшему обновлению и разработке политики, инструктивных материалов и инструментов для обеспечения экономической жизнеспособности аэропортов и ПАНО, а также удовлетворения потребностей в средствах и финансировании в краткосрочной, среднесрочной и долгосрочной перспективе.

36.3 В документе WP/221, представленном Республикой Корея, сообщалось о трудностях в разработке стандартного метода сравнения сборов за пользование аэропортами и аэронавигационное обслуживание, вводимых государствами, в связи с применением различных критериев взимания сборов, включая те, которые не содержатся в рекомендациях Совета. В документе содержался призыв к ИКАО пересмотреть действующие рекомендации по политике взимания сборов; рассмотреть возможность разработки дополнительной политики, чтобы сборы могли взиматься государствами прозрачным и справедливым образом; а также разработать для государств цифровую систему отчетности по взиманию сборов для регулярного обновления критериев взимания сборов.

36.4 В документе WP/342 Саудовская Аравия при поддержке государств – членов Арабской организации гражданской авиации (АРОГА)<sup>1</sup> представила свой опыт в области улучшения впечатлений пассажиров и совершенствования инфраструктуры, уровня обслуживания и операционной эффективности аэропортов путем внедрения программы общей оценки качества работы аэропортов (ATQS) в 27 аэропортах. В документе было предложено, чтобы ИКАО изучила основные принципы ATQS и рассмотрела возможность разработки шаблона для использования государствами-членами, желающими внедрить такую программу.

36.5 В документе WP/247 Южная Африка пояснила, каким образом конкуренция стала центром аэропортового бизнеса, и обратила внимание на трудности, с которыми сталкиваются

---

<sup>1</sup> Алжир, Бахрейн, Джибути, Египет, Иордания, Ирак, Йемен, Катар, Коморские Острова, Кувейт, Ливан, Ливия, Мавритания, Марокко, Объединенные Арабские Эмираты, Оман, Палестина, Саудовская Аравия, Сирийская Арабская Республика, Сомали, Судан и Тунис.

аэропорты при поддержании существующей инфраструктуры и планировании будущих капитальных расходов в результате воздействия пандемии COVID-19 на объем перевозок и финансовые показатели аэропортов. В документе подчеркивается важность того, чтобы Группа экспертов по экономике аэропортов (АЕР) пересмотрела политику ИКАО в отношении сборов, содержащуюся в документе Дос 9082, и изучила механизмы, с помощью которых регулируемые аэропорты могут получать компенсацию в исключительных обстоятельствах, таких как пандемии и другие глобальные потрясения.

36.6 В документе WP/199 Соединенные Штаты Америки, Европейский союз (ЕС)<sup>2</sup> и его государства-члены и другие государства – члены Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА)<sup>3</sup> выразили свое мнение о необходимости конкретных инструктивных указаний и правового анализа положений статьи 15 *Конвенции о международной гражданской авиации* (Чикагской конвенции), чтобы обеспечить ее соблюдение государствами. В документе подчеркивается тот факт, что некоторые государства предписывают авиакомпаниям заключать между собой определенные коммерческие соглашения в качестве предварительного условия для получения доступа в воздушное пространство или предпочтительных маршрутов пролета. В нем говорится, что конфиденциальный характер таких договоренностей затрудняет для авиационных полномочных органов понимание потенциального влияния этих соглашений между авиакомпаниями на рынок, и при определенных обстоятельствах такая практика представляется несоответствующей цели статьи 15. В документе содержится призыв к ИКАО провести анализ взаимосвязи между обязательствами государств в соответствии со статьей 15 Чикагской конвенции и предоставлением государствами доступа в воздушное пространство, что послужит основой для содействия соблюдению государствами статьи 15.

36.7 В документе WP/228 Международный совет аэропортов (МСА) обратил внимание на усиление конкуренции, с которой сталкиваются аэропорты в связи с изменением конкурентных и экономических условий, и подчеркнул необходимость применения оперативных, гибких и эффективных подходов к взиманию сборов для аэропортов, чтобы устойчиво восстановиться после пандемии COVID-19 и адекватно реагировать на потребности в капитальных расходах. В документе подчеркивается важность работы АЕР по оценке актуальности политики ИКАО в области сборов и ее реагирования на изменения в отрасли.

36.8 В информационном документе WP/391 Камерун поделился своим опытом в области надзора и мониторинга оценки качества услуг и сервиса, предлагаемых пользователям воздушного транспорта, в частности в аэропортах, в рамках регулярного ежегодного форума, организуемого с участием авиакомпаний, эксплуатантов аэропортов, поставщиков аэронавигационного обслуживания и партнерских администраций, осуществляющих деятельность в аэропортах. В документе подчеркивается важность наличия платформы для обмена мнениями со всеми заинтересованными сторонами в целях повышения качества услуг, предлагаемых пользователям воздушного транспорта.

---

<sup>2</sup> Австрия, Бельгия, Болгария, Венгрия, Германия, Греция, Дания, Ирландия, Испания, Италия, Кипр, Латвия, Литва, Люксембург, Мальта, Нидерланды, Польша, Португалия, Румыния, Словакия, Словения, Финляндия, Франция, Хорватия, Чехия, Швеция и Эстония.

<sup>3</sup> Азербайджан, Албания, Армения, Босния и Герцеговина, Грузия, Исландия, Монако, Норвегия, Республика Молдова, Сан-Марино, Северная Македония, Сербия, Соединенное Королевство, Турция, Украина, Черногория и Швейцария.

36.9 В информационном документе WP/542 МСА представил свою программу оценки и сравнительного анализа обслуживания пассажиров в аэропортах – Качество аэропортового обслуживания (ASQ), включая охват программы и ее методологию. В этом документе подчеркивается растущее значение постоянного мониторинга и оценки качества обслуживания в аэропортах и содержится призыв к государствам делать это на основе справедливых и разумных критериев, которые поддерживают бизнес-модель аэропорта и условия его функционирования.

36.10 В информационном документе WP/553, представленном Международной федерацией ассоциаций диспетчеров воздушного движения (ИФАТКА), обращается внимание на сокращение инвестиций и персонала ПАНО в результате повторяющихся циклов смены роста объемов перевозок последующим спадом, что часто способствовало ограничению пропускной способности в период восстановления. В документе подчеркивается необходимость пересмотра методов финансирования и определения более гибкого подхода к финансированию аэронавигационного обслуживания.

36.11 В информационном документе WP/454 Международная федерация транспортников (МФТ) обратила внимание на независимое исследование под названием "Преодоление кризиса COVID-19: Модели тарификации воздушного движения и финансирование поставщиков аэронавигационного обслуживания" и подчеркнула важность подхода к финансированию аэронавигационного обслуживания по принципу "пользователь платит" (частное благо) в противовес подходу к финансированию инфраструктуры (общественное благо). МФТ выразила свою поддержку основному выводу исследования: "Минимальный (необходимый) уровень обслуживания/кадрового состава должен финансироваться государством. Помимо этого, с пользователей может взиматься прямая плата за ANS, но разработчикам политики необходимо заново рассмотреть вопрос о том, кто является "пользователями" и как они платят за то, что в конечном итоге является очень важной, но невидимой услугой".

36.12 При рассмотрении доклада Совета, представленного в документе WP/12, Комиссия высоко оценила работу, проделанную Организацией в области экономики аэропортов и экономических аспектов аэронавигационного обслуживания. Комиссия также поддержала текущую работу по обновлению политики и инструктивного материала ИКАО и по порядку возмещения расходов на предоставление аэронавигационного метеорологического (МЕТ) обслуживания, обеспечение функционирования службы информации о космической погоде и финансирование эксплуатации беспилотных авиационных систем (БАС). В этой связи Комиссия одобрила программу работы Организации в этой области с учетом важности обеспечения эффективности политики и инструктивного материала.

36.13 Что касается документа WP/221, то Комиссия, приняв к сведению трудности с сопоставлением размеров сборов, вызванные применением государствами различных критериев взимания сборов, согласилась, что эти трудности являются результатом расхождений между национальными и региональными требованиями и основными экономическими аспектами деятельности государств, их аэропортов и поставщиков аэронавигационного обслуживания. По итогам обсуждения предложения о разработке комплексной системы взимания сборов в целях обеспечения справедливости и прозрачности Комиссия пришла к выводу, что ИКАО уже разработала политику в отношении сборов, устанавливающую основные принципы, включая недискриминацию, связь с расходами, прозрачность и консультации с пользователями, как изложено в документе *"Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за*

*авронавигационное обслуживание"* (Doc 9082). В этой связи Комиссия настоятельно призвала государства содействовать реализации этой политики ИКАО.

36.14 Комиссия приветствовала представленную в документе WP/342 информацию по вопросу об упрощении формальностей для пассажиров в аэропортах. Комиссия приняла к сведению целесообразность и полезность основных критериев оценки качества аэропортов, на которые могут обратить внимание государства, желающие разработать аналогичную программу.

36.15 При рассмотрении документов WP/247 и WP/228 Комиссия приняла к сведению значительное воздействие пандемии COVID-19 на аэропорты и отметила трудности с сохранением существующей инфраструктуры и удовлетворением долгосрочных потребностей в инфраструктуре. Комиссия провела конструктивное обсуждение программы работы АЕР и Группы экспертов по экономическим аспектам авронавигационного обслуживания (ANSEP) и признала наличие некоторых расхождений во мнениях по конкретным темам, которые в настоящее время рассматриваются объединенными группами экспертов. Учитывая динамичный характер отрасли, Комиссия поддержала текущую работу АЕР-ANSEP по документу Doc 9082.

36.16 Комиссия приняла к сведению поднятый в документе WP/199 вопрос о практике взимания сборов или иных требованиях компенсации за доступ в воздушное пространство сверх стандартных авронавигационных сборов, основанных на расходах, что противоречит намерениям статьи 15 Чикагской конвенции. Подчеркнув важность соблюдения государствами установленных Конвенцией правил, Комиссия согласилась с необходимостью разработки более конкретного инструктивного материала и проведения юридического анализа для улучшения понимания и практики применения государствами-членами положений статьи 15 Конвенции, и с этой целью ANSEP и Группе экспертов по регулированию воздушного транспорта в консультации с Юридическим комитетом следует провести анализ, в рамках которого необходимо предметно рассмотреть вопрос о том, согласуется ли установление государством различных условий предоставления другим государствам доступа в воздушное пространство со стандартом национального режима и принципом недискриминации, установленным в Конвенции. Комиссия также поддержала работу ANSEP по решению вопроса о взимании сборов за доступ в воздушное пространство посредством обновления документа ИКАО Doc 9082.

36.17 Комиссия приняла к сведению информацию, изложенную в документах WP/391, WP/542, WP/553 и WP/454.