

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****37-Я СЕССИЯ АССАМБЛЕИ****ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

Пункт 50 повестки дня. Экономика аэропортов и аэронавигационного обслуживания

**СОБЫТИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ ЭКОНОМИЧЕСКИХ АСПЕКТОВ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ
АЭРОПОРТОВ И АЭРОНАВИГАЦИОННЫХ СЛУЖБ**

(Представлено Советом ИКАО)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем документе представлен доклад о проведенной ИКАО с момента последней Ассамблеи большой работе по оказанию государствам помощи в обеспечении эффективной и рентабельной эксплуатации аэропортов и аэронавигационных служб. В нем также содержится краткий обзор событий, касающихся экономических аспектов деятельности аэропортов и аэронавигационных служб, и представлен план действий Организации на следующий трехлетний период.

Действия: Ассамблее предлагается одобрить изложенные в п. 4 будущие виды деятельности Организации, охватывающие следующее:

- а) сотрудничество и взаимодействие ИКАО с государствами-членами, отраслью, заинтересованными международными организациями и другими партнерами по вопросам, представляющим общий интерес в области экономики аэропортов и аэронавигационных служб;
- б) распространение и пропаганду политики в области сборов;
- с) завершение пересмотра документа Дос 9082 и двух руководств по экономике;
- д) проведение региональных практикумов на основе возмещения затрат и подготовку персонала по вопросам аэропортовых сборов на коммерческой основе;
- е) разработку нового инструктивного материала по возникающим проблемам;
- ф) контроль финансового положения аэропортов и аэронавигационных служб и вытекающих последствий для сборов;
- г) разработку онлайн-базы данных для документа ИКАО "*Тарифы на услуги аэропортов и аэронавигационных служб*" (Дос 7100).

| | |
|-------------------------------|--|
| <i>Стратегические цели</i> | Предлагаемые в настоящем документе действия будут способствовать достижению стратегической цели D, в частности в том, что касается обеспечения эффективного и рентабельного предоставления аэропортового и аэронавигационного обслуживания |
| <i>Финансовые последствия</i> | Указанные в настоящем документе виды деятельности будут осуществляться при условии выделения ресурсов из бюджета по программам на 2011–2013 годы и/или внебюджетных средств |

| | |
|---------------------|--|
| Справочный материал | <p>A37-WP/20, Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта</p> <p>Дос 9082, <i>Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание</i></p> <p>Дос 9562, <i>Руководство по экономике аэропортов</i></p> <p>Дос 9161, <i>Руководство по экономическим аспектам аэронавигационного обслуживания</i></p> <p>Дос 9904, <i>Краткие протоколы с предметным указателем. 180-я сессия Совета</i></p> <p>Дос 9902, <i>Действующие резолюции Ассамблеи (по состоянию на 28 сентября 2007 года)</i></p> <p>Дос 9908, <i>Конференция по экономике аэропортов и аэронавигационного обслуживания (CEANS)</i></p> <p>Дос 7100, <i>Тарифы на услуги аэропортов и аэронавигационных служб</i></p> |
|---------------------|--|

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 После 36-й сессии Ассамблеи произошел ряд событий, касающихся экономических, управленческих и организационных аспектов аэропортового и аэронавигационного обслуживания. В настоящем документе представлен доклад о вопросах, рассмотренных Советом в ходе прошедшего трехлетнего периода в данной области. В нем также излагаются основные вопросы, которые потребуют рассмотрения в рамках деятельности, планируемой на период 2011–2013 годов.

2. ОСНОВНАЯ РАБОТА, ПРОВЕДЕННАЯ ИКАО

2.1 Наиболее важным мероприятием прошедшего трехлетнего периода, проведенным в этой области, стала Конференция по экономике аэропортов и аэронавигационного обслуживания (CEANS), состоявшаяся в сентябре 2008 года. Цель CEANS заключалась в том, чтобы изучить опыт коммерциализации/приватизации аэропортов и поставщиков аэронавигационного обслуживания (ПАНО), дать оценку будущим вызовам, повысить уровень сотрудничества в авиатранспортной отрасли и достичь консенсуса в отношении путей и средств оптимизации эффективности и рентабельности в функционировании и предоставлении аэропортового и аэронавигационного обслуживания. Группа экспертов по экономике аэропортов (АЕР) и Группа экспертов по экономическим аспектам аэронавигационного обслуживания (ANSEP) провели два совещания соответственно в сентябре 2007 года и феврале 2008 года с целью оказания помощи Секретариату в подготовке к Конференции.

2.2 Конференция приняла 15 рекомендаций, 10 из которых были направлены на усиление положений *Политики ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание* (Дос 9082), касающихся, среди прочего, экономического надзора как обязанности государств; внедрения систем управления эффективностью; установления четко определенного регулярного процесса консультаций; проявления большей гибкости при установлении сборов; четкого разделения нормативных и эксплуатационных функций; обеспечения надлежащего общего руководства посредством применения передовой практики; и эффективной и рентабельной реализации глобальной эксплуатационной концепции организации воздушного движения. Государствам было также рекомендовано включить основные

принципы политики ИКАО в свои национальные законодательства, правила или политики, а также во все соглашения о воздушном сообщении. В рекомендациях также выдвигались требования о проведении исследований, пересмотре или расширении инструктивного материала, а также принятии конкретных мер государствами-членами. Доклад Конференции был опубликован в качестве документа Дос 9908 *"Доклад Конференции по экономике аэропортов и аэронавигационного обслуживания (CEANS)"*.

2.3 Рекомендации Конференции были одобрены Советом 17 ноября 2008 года (С-DEC 185/11), а в январе 2009 года в качестве 8-го издания был выпущен пересмотренный вариант документа Дос 9082. Государствам-членам было разослано письмо государствам SD 38/1-09/2 от 30 января 2009 года, информирующее их о результатах Конференции.

2.4 Третье совместное совещание АЕР-ANSEP проводилось с 30 ноября по 4 декабря 2009 года. Основная цель заключалась в выполнении рекомендаций Конференции, в частности, в отношении: а) пересмотра и расширения инструктивного материала в *Руководстве по экономике аэропортов* (Дос 9562) и *Руководстве по экономическим аспектам аэронавигационного обслуживания* (Дос 9161) и б) улучшения структуры и читаемости документа Дос 9082. Дальнейший прогресс в разработке инструктивного материала двух экономических руководств и документа Дос 9082 будет достигнут на 4-м совместном совещании экономических групп экспертов, которое планируется провести 7–11 февраля 2011 года.

2.5 За отчетный период Секретариат провел ряд региональных семинаров в рамках выполнения рекомендации CEANS о необходимости принятия всех соответствующих мер для обеспечения широкой осведомленности и информированности о политике ИКАО в области сборов. Первый такой семинар был проведен в Вене, в декабре 2008 года, для европейских государств; 2-й семинар состоялся в Бангкоке, в феврале 2009 года, для государств Азии/Тихого океана. На Африканском континенте Региональный симпозиум по экономическим аспектам аэропортов и аэронавигационного обслуживания проводился в Кампале, в августе 2009 года, в сотрудничестве с Африканской комиссией гражданской авиации (АКГА) и по приглашению полномочного органа гражданской авиации Уганды. После этого Симпозиума было проведено два региональных семинара в Дакаре и Найроби, в феврале и марте 2010 года соответственно.

2.6 Кроме того, ИКАО разработала совместно с Международным советом аэропортов (МСА) учебный курс по аэропортовым сборам, на основе которого на данный момент было проведено девять учебных мероприятий, в которых приняли участие 172 авиационных специалиста из 72 государств.

3. СОБЫТИЯ И ВОПРОСЫ РЕГУЛИРОВАНИЯ

3.1 Согласно результатам исследования финансового положения аэропортов и аэронавигационных служб, проведенного Секретариатом в начале 2009 года, в целом в 2007 году деятельность аэропортов была прибыльной. Однако значительное количество международных аэропортов, в которых осуществляется небольшой объем перевозок, продолжает работать в убыток. В аналогичном с аэропортами положении находятся ПАНО. В процентном отношении от общих эксплуатационных расходов регулярных авиакомпаний доля затрат на аэропортовые и аэронавигационные сборы в последние годы оставалась на достаточно стабильном уровне; в 2008 году эти сборы составляли приблизительно 4,0 и 2,3 % соответственно.

3.2 Общая экономическая ситуация для авиатранспортных служб начала ухудшаться в конце 2008 года и стала еще хуже в 2009 году. Продолжающееся сокращение объема воздушных перевозок вызвало трудности у многих эксплуатантов аэродромов и ПАНО. В течение 2009 года их доходы сократились в результате сокращения количества рейсов и количества пассажиров. Повсюду в мире аэропорты и ПАНО сократили расходы, пересмотрели капиталовложения, заморозили набор персонала и сократили число штатных сотрудников. Многие из них не увеличили размер своих сборов или ввели ограничения на планируемые увеличения, а некоторые из них даже уменьшили свои сборы на временной основе.

3.3 Исследование Секретариата о владении, организации и практике регулирования аэропортов и ПАНО (проведенное в 2008 году) показало, что в последние годы темпы коммерциализации и приватизации аэропортов сократились. Это связано с тем, что многие из самых многообещающих аэропортов (с точки зрения инвесторов) уже были переданы частному сектору или переведены на рыночные отношения, что также является результатом глобального финансового кризиса, начавшегося в 2008 году. Однако трансграничное инвестирование средств и создание транснациональных управленческих механизмов будет продолжаться до тех пор, пока бизнес-сообщество считает оправданными капиталовложения в аэропорты. Аналогичным образом также затормозился процесс коммерциализации ПАНО.

3.4 В условиях коммерциализации и приватизации и соответствующих отраслевых тенденций, в которых функционируют аэропорты и ПАНО, повышается риск сокращения уровня осведомленности о политике ИКАО. Отсутствие твердых обязательств со стороны государств по соблюдению политики ИКАО приводит к тому, что их аэропорты и ПАНО применяют разные правила установления сборов, а это не способствует упорядоченному и устойчивому развитию воздушного транспорта и авиационной инфраструктуры.

3.5 В некоторых государствах, где регулятивные и эксплуатационные функции разделены, возникают трудности с финансированием различных надзорных функций в рамках полномочного нормативного органа. Финансирование также представляет проблемным для некоторых региональных организаций по контролю за обеспечением безопасности полетов (RSOO).

3.6 Существует также обеспокоенность в отношении эксплуатации аэропортов, являющихся экономически нежизнеспособными, но необходимыми в качестве части интегрированной авиатранспортной сети для обеспечения безопасности международных авиаперевозок и/или социально-экономических целей.

3.7 С точки зрения эксплуатационных и управленческих аспектов деятельности крупные изменения происходят в: а) Северной Америке, где благодаря реализации комплексного национального плана создания авиатранспортной системы NextGen функция управления воздушным движением будет преобразована из наземной радиолокационной системы в спутниковую систему; и б) Европе, где проект по изучению ОрВД в условиях "единого европейского неба" (SESAR) предусматривает разработку системы организации воздушного движения нового поколения, способной обеспечить безопасность полетов и динамичное функционирование воздушного транспорта в последующие 30 лет. Принятие 2-го пакета документов по созданию "единого европейского неба" является существенным шагом на пути повышения эффективности систем ОрВД посредством установления обязательных целей в ключевых областях безопасности полетов, пропускной способности, экономической эффективности и экологической устойчивости.

4. БУДУЩАЯ РАБОТА

4.1 ИКАО будет взаимодействовать и сотрудничать с государствами-членами, отраслью, заинтересованными международными организациями и другими партнерами в деятельности по решению вопросов, представляющих общий интерес, в области экономики аэропортов и аэронавигационных служб.

4.2 ИКАО будет по-прежнему предоставлять рекомендации и информацию государствам, аэропортам и ПАНО для оказания им содействия в более глубоком понимании политики в области сборов и методов ее применения в целях общего повышения эффективности их деятельности и рентабельного предоставления и функционирования аэропортового и аэронавигационного обслуживания.

4.3 ИКАО завершит пересмотр документа Дос 9082 и опубликует его 9-го издание, а также разработку инструктивного материала для документов Дос 9562 и Дос 9161. Усовершенствование политики ИКАО и инструктивного материала станет полезным инструментом для государств в надлежащем осуществлении функций управления и контроля в контексте коммерциализации и приватизации аэропортов и аэронавигационного обслуживания.

4.4 В целях повышения уровня осведомленности и информированности о политике ИКАО в отношении сборов и обеспечения максимально широкого соблюдения ее положений, ИКАО продолжит проведение региональных семинаров на основе возмещение расходов, распространение информации о ходе осуществления государствами ее политики и проведение учебных курсов по вопросам аэропортовых сборов на коммерческой основе.

4.5 ИКАО также планирует разработку нового инструктивного материала в связи с возникающими вопросами, включая: а) способы финансирования надзорных функций на национальном и региональном уровнях (включая RSOO); б) устойчивое развитие экономически нежизнеспособных аэропортов; и с) сборы, экономические и организационные аспекты перехода от служб аэронавигационной информации к управлению аэронавигационной информацией.

4.6 Учитывая специфический характер аэропортового и аэронавигационного обслуживания, также потребуется внимательно следить за динамикой их финансового положения и связанными с изменениями влиянием на сборы с целью обеспечения необходимого баланса интересов всех заинтересованных сторон.

4.7 Еще одной смежной областью деятельности, в которой предстоит проделать значительную работу, является разработка базы данных для документа *"Тарифы на услуги аэропортов и аэронавигационных служб"* (Дос 7100) с целью повышения прозрачности путем представления информации о сборах на глобальном уровне в виде интерактивного документа.

4.8 Указанная выше будущая работа, касающаяся экономических аспектов деятельности аэропортов и аэронавигационных служб, будет проведена при условии выделения ресурсов из бюджета по программам на 2011–2013 годы и/или внебюджетных средств.