

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ — 37-Я СЕССИЯ****ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ****Пункт 53 повестки дня. Экономический анализ****ПРЕДЛОЖЕНИЕ ОТНОСИТЕЛЬНО РЕГУЛИРОВАНИЯ И СТАНДАРТИЗАЦИИ
ЭКОНОМИЧЕСКОЙ И ФИНАНСОВОЙ ОТЧЕТНОСТИ**

(Представлено Боливарианской Республикой Венесуэла)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Для достижения цели ИКАО, направленной на обеспечение организации и развития международного воздушного транспорта, в настоящем рабочем документе предлагается рассмотреть вопросы регулирования и стандартизации экономической и финансовой информации, собираемой тщательно и планомерно государствами-членами, что помогает облегчить анализ в интересах реализации положений политики в области торговли, например, в контексте двусторонних и многосторонних переговоров, и привести в соответствие экономические, статистические и эксплуатационные факторы, влияющие на работу сектора.

Предполагается, что подобные меры повысят показатели эксплуатации и рентабельности и окажут помощь в определении тенденций компаний и сектора в целом, а также повысят возможность предупреждения о кризисе, что позволит предпринять соответствующие действия для обеспечения стабильности компании.

Действия: Ассамблее предлагается:

- a) принять к сведению настоящий рабочий документ;
- b) побудить ИКАО к разработке единого плана счетов бухгалтерского учета.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью D "Эффективность". Повышать эффективность авиационной деятельности, в особенности в части п. 2: изучать тенденции, координировать планирование и разрабатывать инструктивные указания для государств, способствующие стабильному развитию международной гражданской авиации
<i>Финансовые последствия</i>	Неприменимо
<i>Справочный материал</i>	Дос 9902, <i>Действующие резолюции Ассамблеи</i> (по состоянию на 28 сентября 2007 года) (резолюция A36-15) Дос 9626, <i>Руководство по регулированию международного воздушного транспорта</i> Дос 9587, <i>Политика и инструктивный материал в области экономического регулирования международного воздушного транспорта</i> Дос 7300, <i>Конвенция о международной гражданской авиации</i> , девятое издание

¹ Венесуэла представила настоящий документ на испанском языке.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Все страны обладают уникальными характеристиками с точки зрения факторов их продуктивности и многообразия развивающихся экономических секторов. Это точно так же относится и к экономическим моделям авиационных секторов в различных странах.

1.2 Каждая страна обладает собственными интересами в отношении разработки политики, применения стандартов и регулирования информации для авиакомпаний, аэропортов, аэронавигационного обслуживания и, помимо прочего, организаций авиатехнического обслуживания.

1.3 В предисловии к *Руководству по регулированию международного воздушного транспорта* (Doc 9626) говорится: "Регулированием является выдача официального указания по созданию и поддержанию желаемой степени порядка".

2. ОБСУЖДЕНИЕ

2.1 Хотя ИКАО уже имеет формы для сбора экономических и финансовых данных от авиакомпаний каждой страны, тем не менее в целях стандартизации можно было бы определить новые механизмы. Такое усовершенствование системы отчетности обеспечит более эффективный процесс принятия решений в секторе.

2.2 В преамбуле к Чикагской конвенции говорится, что международной гражданской авиации следует развиваться безопасным и упорядоченным образом и что международные воздушные сообщения могут устанавливаться на основе равенства возможностей и осуществляться рационально и экономично, тем самым обеспечивая планирование торговой политики в области авиации и укрепляя сектор.

2.3 Экономическое и финансовое регулирование отчетности должно служить делу разработки стандартов и принципов, управляющих снабжением ИКАО информацией, а также показателей, которые усилят влияние экономической политики в интересах устойчивого развития сектора.

2.4 Разработка единого плана счетов бухгалтерского учета в интересах создания финансовых инструментов, требуемых авиакомпаниями, аэропортами, организациями техобслуживания, учебными центрами и другими составными частями глобальной авиационной системы, уменьшит несогласованность и решительным образом обеспечит передачу информации, собранной авиационными полномочными органами каждого государства-члена. Это обеспечит страны современной информацией, например в тех случаях, когда они приступают к двусторонним или многосторонним переговорам, а также даст более четкую картину экономических характеристик аэропорта и рентабельности маршрутов.

2.5 Единый план счетов бухгалтерского учета является инструментом, который будет служить упорядочению и стандартизации системы бухгалтерского учета для всех компаний авиационного сектора. Он повысит качество, транспарентность и сравнимость данных бухгалтерского учета. Его можно будет использовать для разработки необходимых финансовых показателей в качестве входной информации для принятия ответственных решений, отражающих влияние обстоятельств и эксплуатационных вопросов на предприятия сектора.

2.6 Новые стандарты отчетности сделают экономическую и финансовую информацию более читабельной. С целью проведения более полного анализа деятельности компаний сектора

могут быть разработаны новые экономические показатели, такие как финансовое состояние компании, ее рентабельность, трудовые ресурсы, общие выгоды, показатели производительности труда и оценка вероятности банкротства.

2.7 Упорядоченное предоставление точной информации сможет обеспечить совокупный рост экономических, статистических и эксплуатационных факторов, чтобы стало понятно поведение авиаперевозчиков и присущие их работе тенденции, а также влияние положений политики на их деятельность. Дополнительным преимуществом явится непрерывный мониторинг потенциальных финансовых угроз в реальном времени.

2.8 Кроме того, можно провести исследование в целях повышения уровня безопасности полетов гражданской авиации в государствах, предложить программы с целью снижения опасности загрязнения экологии за счет уменьшения объемов парниковых газов, а авиационную деятельность можно будет улучшить за счет преодоления основных ограничивающих факторов, упорядоченного планирования и справедливого и устойчивого развития авиации во всем мире.

2.9 Регулирование экономической и финансовой отчетности следует осуществлять открыто и упрощать связь между участвующими в этом процессе учреждениями, полномочными органами гражданской авиации и ИКАО. В связи с этим в добавлении G резолюции A36-15 (Экономика авиаперевозчиков) говорится: "ИКАО требуются данные о доходах, расходах и эксплуатационной деятельности авиаперевозчиков для оказания помощи Совету в оценке эффективности предлагаемых мер по осуществлению стратегических целей Организации, а также для экологического планирования, проведения исследований по вопросам инвестирования и других целей".

2.10 При условии упорядоченности информации можно будет наладить оповещение компаний сектора, что обеспечит быстрое принятие правильных решений и мер в целях упреждения возникновения кризиса и прочего непоправимого ущерба.

3. **ВЫВОД**

3.1 Создание единого плана счетов бухгалтерского учета дает преимущества для упорядоченной информационной отчетности. Другими словами, отчетность следует планировать и осуществлять на рациональной основе. Единый план счетов бухгалтерского учета должен включать в себя элементы отчетности, которые необходимы для отражения всех возможных экономических факторов. Проект этого плана следует подготовить таким образом, чтобы его текст был понятен всем, кто интересуется системой финансовой отчетности предприятия. Наконец, следует обеспечить возможность добавления в него в любой момент новых вопросов бухгалтерского учета в соответствии с возникновением новых потребностей.

3.2 Регулирование и стандартизация процесса отчетности приведет к подготовке финансовых показателей, которые можно будет использовать для оценки эффективности работы компаний в области их контроля затрат и расходов, и тем самым обеспечить дополнительные преимущества. Единая система финансовой отчетности будет особенно выгодна в процессе отражения с финансовой точки зрения того, что произошло, происходит и будет происходить.