



A37-WP/319  
EC/29  
29/9/10

**АССАМБЛЕЯ — 37-Я СЕССИЯ**  
**ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

**ПРОЕКТ ТЕКСТА ДОКЛАДА**  
**ПО**  
**ПУНКТУ 50 ПОВЕСТКИ ДНЯ**

Прилагаемый материал по пункту 50 повестки дня представляется для рассмотрения Экономической комиссией.

**Пункт 50 повестки дня. Экономика аэропортов и аэронавигационного обслуживания**

50.1 На своем 1-м заседании Экономическая комиссия рассмотрела экономические и организационные аспекты аэропортов и аэронавигационного обслуживания на основе доклада Совета (WP/6). Кроме того, один рабочий документ был представлен Международной федерацией работников транспорта (МФТ) (WP/260) и один информационный документ Индией (WP/171).

50.2 В документе WP/6 был представлен доклад Совета о той серьезной работе, которая проделана ИКАО после предыдущей сессии Ассамблеи, по оказанию государствам помощи в обеспечении эффективной и рентабельной эксплуатации аэропортов и аэронавигационных служб. В нем также приведен краткий обзор имевших место событий, связанных с экономическими аспектами деятельности аэропортов и аэронавигационных служб, и представлен план действий Организации на следующий трехлетний период.

50.3 Наиболее важным событием в период после 36-й сессии Ассамблеи стала Конференция по экономике аэропортов и аэронавигационного обслуживания (CEANS), проведенная в сентябре 2008 года. На Конференции было принято 15 рекомендаций, 10 из которых направлены на усиление положений *Политики ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание* (Дос 9082). Рекомендации Конференции были одобрены Советом 17 ноября 2008 года (C-DEC 185/11), а пересмотренный документ Дос 9082 был опубликован в январе 2009 года в виде 8-го издания. Государствам-членам 30 января 2009 года было направлено письмо государствам SD 38/1-09/02 с информацией о результатах этой Конференции.

50.4 На основе рекомендаций Конференции Секретариат в настоящее время занимается обновлением соответствующих инструктивных материалов ИКАО (а именно, *Руководство по экономике аэропортов* (Дос 9562), *Руководство по экономическим аспектам аэронавигационного обслуживания* (Дос 9161)), и в этой работе ей оказывает помощь Группа экспертов по экономике аэропортов (АЕР) и Группа экспертов по экономическим аспектам аэронавигационного обслуживания (ANSEP).

50.5 Совет также представил краткий обзор нормативных и отраслевых тенденций и изменений в области управления аэропортами и предприятиями, предоставляющими аэронавигационное обслуживание, в котором определены некоторые ключевые вопросы.

50.6 Основываясь на рекомендациях Конференции и результатах оценки ключевых вопросов, а также исходя из стратегических целей и бизнес-плана Организации, Совет представил план действий Организации на следующий трехлетний период в области экономических аспектов управления инфраструктурой. Этот план включает следующие элементы: взаимодействие ИКАО с государствами-членами, отраслью, заинтересованными международными организациями и другими партнерами по вопросам, представляющим общий интерес в области экономики аэропортов и аэронавигационного обслуживания; расширение применения и продвижение политики сборов; завершение пересмотра документа Дос 9082 и двух руководств по экономике; проведение региональных практикумов по вопросам об основах возмещения расходов, обучения персонала и практике аэропортовых сборов на коммерческой основе; разработка нового руководства по вновь возникающим вопросам; мониторинг финансового положения аэропортов и аэронавигационных служб и соответствующие последствия для сборов; и разработка онлайн-ой

базы данных для документа ИКАО "*Тарифы на услуги аэропортов и аэронавигационных служб*" (Doc 7100).

50.7 В своем документе WP/260 Международная федерация работников транспорта (МФТ) предлагает, чтобы в процесс консультаций включались представители рабочих и служащих и чтобы это было отражено в документе Doc 9082. МФТ также представила свои замечания по политике ИКАО в отношении аэропортовых сборов, содержащейся в документе Doc 9082 и предложила пересмотреть действующую формулу начисления сборов за аэронавигационное обслуживание (ANS). В ее документе выражено мнение о том, что хотя авиакомпании должны компенсировать часть расходов за предоставление ANS, тем не менее необходимо признать, что главную роль в этом должно играть государство (т. е. эта система должна финансироваться не только пользователями, но также и государством) и что из-за недостаточной поддержки со стороны общественности и необходимости сокращать персонал могут появиться неблагоприятные последствия для достижения таких целей деятельности, как обеспечение безопасности, эффективности и регулярности полетов. В нем также предлагается создавать резервные фонды для поставщиков аэронавигационного обслуживания (ПАНО), что потребует внести некоторые изменения в принципы политики ИКАО, изложенные в документе Doc 9082.

50.8 В своем информационном документе (WP/171) Индия представляет информацию о том, какие шаги были предприняты ее правительством по созданию нормативного органа экономического регулирования аэропортов (полномочный орган по экономическому регулированию аэропортов (AERA)) и определению его полномочий, функций и *modus operandi*.

50.9 В ходе рассмотрения доклада Совета Комиссия выразила свое удовлетворение работой, проделанной ИКАО в период после предыдущей сессии Ассамблеи. Комиссия также выразила свою решительную поддержку будущей работе по экономическим аспектам аэропортов и аэронавигационного обслуживания, которая предложена Совету. Работа, проводимая в настоящее время ИКАО в сотрудничестве с отраслью, в частности касающаяся расширения применения политики ИКАО в отношении сборов, была принята к сведению, и было согласовано, что любые изменения или обновление документа Doc 9082 должны соответствовать рекомендациям Конференции, и их вначале должны рассматриваться АЕР и ANSEP. Кроме того, Комиссия согласилась с тем, что следует провести изучение экономически нерентабельных аэропортов и разработать руководство по финансированию надзорных функций. Эта работа должна проводиться с помощью двух групп экспертов по экономике.

50.10 Комиссия приняла к сведению мнение МФТ и предложила отразить в действующей политике ИКАО по взиманию сборов, с учетом веса воздушных судов и расстояния полета, рекомендаций Конференции и обеспечить достаточную гибкость ее применения. Что касается просьбы МФТ о том, чтобы включать представителей рабочих и служащих в процесс консультаций и отразить это в документе Doc 9082, то Комиссия подчеркнула, что любой пересмотр политики и инструктивного материала должен соответствовать рекомендациям Конференции, и поэтому не одобрила предложение МФТ.

-----