



A36-WP/342  
EC/41  
26/9/07

**36-Я СЕССИЯ АССАМБЛЕИ  
ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

**ПРОЕКТ ТЕКСТА ДОКЛАДА  
ПО  
ПУНКТУ 41 ПОВЕСТКИ ДНЯ**

Прилагаемый материал по пункту 41 повестки дня представляется для рассмотрения Экономической комиссией.

**Пункт 41 повестки дня. Регулирование предоставления аэропортового и аэронавигационного обслуживания**

41.1 На 2-м заседании Комиссия рассмотрела экономические и организационные аспекты управления инфраструктурой на основе доклада, представленного Советом (WP/15). Кроме того, государствами и наблюдателями было представлено 8 документов, а именно: WP/100, WP/101, WP/103, WP/119, WP/120, WP/141 WP/143. С целью облегчить рассмотрение этого вопроса Комиссия разбила этот пункт повестки дня на 4 следующие темы: доклад Совета; политика в отношении сборов; экономическая эффективность; развитие инфраструктуры.

**Доклад Совета**

41.2 В документе WP/15 Совет представил информацию об основной деятельности, проведенной ИКАО в рамках программы по управлению аэропортами, средствами и службами на маршруте. В период после 35-й сессии Ассамблеи соответствующие политика и инструктивный материал ИКАО были обновлены и улучшены, и, кроме того, было проведено несколько исследований в целях оказания государствам помощи в организации эксплуатации аэропортов и аэронавигационных служб эффективным и рентабельным образом. Совет также провел краткий обзор нормативных и отраслевых тенденций и изменений в организации управления аэропортами и предприятиями, обеспечивающими аэронавигационное обслуживание, в результате чего были определены следующие ключевые вопросы: коммерциализация, экономический надзор, наилучшая коммерческая практика и измерение эффективности и производительности. На основе результатов оценки этих ключевых вопросов, а также стратегических целей и бизнес-плана Организации Совет подготовил план действий Организации на следующий трехлетний период в области экономических и организационных аспектов управления инфраструктурой. Это включает тщательное отслеживание изменений и продвижений, а также поддержание существующих политики и инструктивного материала на уровне современных требований, с учетом потребностей государств, и разработку, по мере необходимости, нового инструктивного материала и содействие развитию сотрудничества между заинтересованными сторонами. Ассамблее предложено одобрить план будущей работы Организации и обратиться к Договаривающимся государствам с просьбой сотрудничать с ИКАО и оказывать поддержку ее работе в этой области. Внимание было обращено на созыв конференции по экономике аэропортов и аэронавигационного обслуживания, которую планируется провести 15–20 сентября 2008 года.

41.3 В ходе рассмотрения доклада Совета Комиссия выразила удовлетворение работой, которая была выполнена ИКАО в период после последней сессии Ассамблеи. Широкую поддержку нашла предложенная в документе WP/15 программа будущей работы в области регулирования предоставления аэропортового и аэронавигационного обслуживания. В связи с этим Комиссия приветствовала проведение конференции, отметив, что большинство вопросов, поднятых в документе Совета WP/15, будут на ней рассмотрены. Комиссии также одобрила просьбу Совета о том, чтобы Договаривающиеся государства сотрудничали с ИКАО и поддерживали ее работу в этой области.

### **Политика в отношении сборов**

41.4 В документе WP/19 Международный совет аэропортов (МСА) поддержал предложенную в документе Doc 9082 политику ИКАО в отношении сборов. В нем указывается, что экономическое регулирование аэропортовых сборов следует применять только тогда, когда необходимо гарантировать, чтобы эксплуатант аэропорта не злоупотреблял существующим чрезмерным воздействием рынка, и что механизмы регулирования следует задействовать в случае, если прямые консультации между эксплуатантом аэропорта и пользователями не привели к заключению соглашения в отношении аэропортовых сборов. В документе WP/120 Международная федерация работников транспорта (МФРТ) представила свои замечания по содержащейся в документе Doc 9082 политике ИКАО в отношении сборов и предложила пересмотреть действующую формулу начисления сборов за аэронавигационное обслуживание. В ходе такого пересмотра следует провести консультации со всеми заинтересованными сторонами, включая соответствующие ассоциации специалистов.

41.5 В информационном документе (WP/143) Российская Федерация представила информацию о состоянии и развитии политики в отношении тарифов за пользование воздушным пространством Российской Федерации.

41.6 В ходе последующего обсуждения было высказано несколько мнений в отношении потребности отделения регулирования и предоставления обслуживания от осуществления экономического надзора за деятельностью поставщиков обслуживания, независимо от их структуры или собственности. Кроме того, было подтверждено, что в любом случае ответственность за обеспечение безопасности полетов и авиационной безопасности и экономический надзор несут государства.

41.7 Комиссия приняла к сведению мнение МСА и МФРТ в отношении проведения консультаций с пользователями, а также предложение МФРТ о пересмотре действующей формулы взимания сборов за аэронавигационное обслуживание в том, что касается применения элемента веса воздушного судна. Было высказано мнение о том, что действующая политика ИКАО обеспечивает определенную гибкость в отношении использования веса воздушного судна при начислении сборов за аэронавигационное обслуживание. Комиссия заявила о своей поддержке дальнейшей разработки политики и инструктивного материала по вопросу осуществления экономического надзора за деятельностью аэропортов и поставщиков аэронавигационного обслуживания путем измерения их экономической эффективности и, пользуясь результатами консультаций с пользователями, приняла во внимание необходимость применения недискриминационного отношения к пользователям и обеспечения прозрачности при установлении сборов, а также то, что эти вопросы будут обсуждаться на предстоящей конференции.

### **Экономическая эффективность**

41.8 В документе WP/100 Организация по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (КАНСО) подчеркнула, что высокая эффективность аэронавигационного обслуживания достигается благодаря качественному управлению, которое, в свою очередь, является следствием рациональной политики правительства. В документе настойчиво предлагается учитывать при формировании политики разнообразные элементы управления, обеспечивающие высокую эффективность аэронавигационного обслуживания, а не просто

полагаться на применение регламентирующих механизмов надзора. В документе WP/101 КАНСО представила описание недавно разработанной структурной основы измерения эффективности ОрВД, которая призвана помочь отдельным поставщикам аэронавигационного обслуживания в их работе по оптимизации своей эффективности в процессе выполнения требований органов, осуществляющих надзор за предоставлением аэронавигационного обслуживания.

41.9 Комиссия приняла к сведению мнение, высказанное по двум рабочим документам, представленным КАНСО, и пришла к выводу, что эти вопросы следует рассматривать в контексте предстоящей конференции.

### **Развитие инфраструктуры**

41.10 В информационном документе (WP/141) Индия обратила внимание на тенденции и прогнозы в области авиаперевозок, а также на развитие инфраструктуры аэропортов, в частности путем создания смешанных государственных и частных партнерств (PPP), и на план действий по решению возникающих проблем.

41.11 В информационном документе (WP/109) Пакистан представил информацию об экономическом развитии и росте объема авиаперевозок, о новой политике в области авиации, а также об инвестициях в развитие аэропортов и соответствующей инфраструктуры.

41.12 В информационном документе (WP/103) МСА обратил внимание на постоянный рост объема авиаперевозок и капитальные расходы аэропортов и выразил мнение, что существующая пропускная способность аэропортов и предлагаемое умеренное их расширение будут недостаточными для удовлетворения прогнозируемого спроса на авиаперевозки.

41.13 Комиссия приняла к сведению без замечаний эти три информационных документа, а также мнение МСА в отношении приоритета задачи по рассмотрению вопроса о расширении инфраструктуры аэропортов и инвестициях (WP/119).

41.14 По вопросу о развитии инфраструктуры отмечалось, что Управление технического сотрудничества (УТС) оказывает государствам помощь в подготовке планов развития аэропортов и/или аэронавигационного обслуживания, а также то, что УТС должно представлять информацию о том, какие последствия могут иметь инвестиции для накладных расходов предприятий, и подготовить рекомендации о том, как возмещать соответствующие расходы.