

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ — 38-Я СЕССИЯ****ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ****Пункт 42 повестки дня. Экономика аэропортов и аэронавигационного обслуживания****ЭКОНОМИКА АЭРОПОРТОВ И АЭРОНАВИГАЦИОННОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ**

(Представлено 54 Договаривающимися государствами<sup>1</sup>, членами Африканской комиссии гражданской авиации (АКГА))

**КРАТКАЯ СПРАВКА**

В настоящем рабочем документе анализируются события в области экономического регулирования деятельности аэропортов и аэронавигационного обслуживания, а также рекомендации Шестой Всемирной авиатранспортной конференции (ATConf/6, Монреаль, 18–22 марта 2013 г.), связанные с использованием руководств и инструктивного материала ИКАО по экономике аэропортов и аэронавигационного обслуживания. В нем также представлена позиция Африки в отношении будущей работы ИКАО в области экономики аэропортов и аэронавигационного обслуживания.

**Действия:** Ассамблее предлагается:

- a) принять к сведению информацию, представленную в данном рабочем документе;
- b) одобрить рекомендации, содержащиеся в пп. 4.1–4.3 документа A38-WP/51, представленного Советом ИКАО;
- c) поручить Совету ИКАО оставить без внимания рекомендацию, представленную в п. 4.4 документа A38-WP/51, и продолжать информационно-разъяснительную деятельность, связанную с руководствами и инструктивным материалом ИКАО, путем проведения региональных семинаров, которые не будут организовываться на основе самокупаемости с целью обеспечить широкое участие государств-членов;
- d) призвать государства-члены к участию в региональных семинарах ИКАО, посвященных информационно-разъяснительной работе в связи с использованием руководств и инструктивного материала ИКАО по экономике аэропортов и аэронавигационного обслуживания;
- e) ИКАО следует в приоритетном порядке приступить к подготовке инструктивного материала по управлению и эксплуатации аэропортов, которые не являются экономически целесообразными, но необходимы как часть интегрированной сети воздушного транспорта, в основном по соображениям, связанным с безопасностью полетов, авиационной безопасностью или по социально-экономическим причинам.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью "Охрана окружающей среды и устойчивое развитие воздушного транспорта"
<i>Финансовые последствия</i>	Мероприятия, указанные в настоящем документе, будут осуществляться за счет ресурсов, имеющихся в бюджете Регулярной программы на 2014–2016 гг. и/или за счет внебюджетных поступлений.

<sup>1</sup> Алжир, Ангола, Бенин, Ботсвана, Буркина-Фасо, Бурунди, Габон, Гамбия, Гана, Гвинея, Гвинея-Бисау, Демократическая Республика Конго, Джибути, Египет, Замбия, Зимбабве, Кабо-Верде, Камерун, Кения, Коморские Острова, Конго, Кот-д'Ивуар, Лесото, Либерия, Ливия, Маврикий, Мавритания, Мадагаскар, Малави, Мали, Марокко, Мозамбик, Намибия, Нигер, Нигерия, Объединенная Республика Танзания, Руанда, Сан-Томе и Принсипи, Свазиленд, Сейшельские Острова, Сенегал, Сомали, Судан, Сьерра-Леоне, Того, Тунис, Уганда, Центральнаяафриканская Республика, Чад, Экваториальная Гвинея, Эритрея, Южная Африка, Южный Судан.

<i>Справочный материал</i>	A38-WP/51, Экономика аэропортов и аэронавигационного обслуживания A38-WP/56, Результаты Шестой Всемирной авиатранспортной конференции (ATConf/6) Дос 9908, Доклад Конференции по экономике аэропортов и аэронавигационного обслуживания (CEANS) Дос 9082, Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание Дос 7100, Тарифы на услуги аэропортов и аэронавигационных служб Доклад Шестой Всемирной авиатранспортной конференции (ATConf/6)
----------------------------	---

## 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Воздушный транспорт является одной из движущих сил экономического роста, поскольку приводит к прямому и косвенному созданию рабочих мест, содействует развитию туризма и торговли, а также привлечению иностранных инвестиций. Имеющаяся статистика показывает, что объем пассажирских, грузовых и почтовых перевозок, а также число операций воздушных судов будет и впредь возрастать. Нет никакого сомнения в необходимости дальнейшего увеличения пропускной способности аэропортов и модернизации инфраструктуры аэронавигационного обслуживания. Кроме того, с учетом воздействия платежей и сборов, взимаемых поставщиками обслуживания с пользователей, в частности, аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание, насущной задачей полномочных органов гражданской авиации стало регулирование экономики аэропортов и аэронавигационного обслуживания.

1.2 Возникающие тенденции свидетельствуют о неценимой пользе, которую приносит авиационной отрасли расширяющееся применение политики и норм ИКАО, касающихся регулирования экономики аэропортов и аэронавигационного обслуживания, а также соблюдение положений руководств и инструктивного материала ИКАО по взимаемым авиационным платежам и сборам, равно как и по экономике аэропортов и аэронавигационного обслуживания.

## 2. ВОПРОСЫ РЕГУЛИРОВАНИЯ

2.1 На Шестой Всемирной Авиатранспортной конференции было признано, что ИКАО продолжает разработку руководств и инструктивного материала в области экономики аэропортов и аэропортового обслуживания, включая, например, Дос 9908, Доклад Конференции по экономике аэропортов и аэронавигационного обслуживания (CEANS); Дос 9082, Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание; Дос 9562, Руководство по экономике аэропортов; Дос 9161, Руководство по экономическим аспектам аэронавигационного обслуживания и т. д. В то же время малая степень использования этих руководств и инструктивного материала, равно как и недостаточная реализация содержащихся в них рекомендаций со стороны регулирующих органов и поставщиков обслуживания показывают, что ИКАО должна продолжать свою работу с государствами по разъяснению важности этих документов и оказанию помощи в выполнении их положений.

2.2 Особенно трудная ситуация складывается в государствах, где аэропортовое и аэронавигационное обслуживание осуществляются либо агентствами, полностью принадлежащими государству, либо самими регулируемыми полномочными органами. В этих случаях имеет место практика, когда некоторые аэропорты и поставщики аэронавигационного обслуживания

взимают сборы произвольно, а не на основе принципов ИКАО в области сборов и взимаемых платежей, изложенных в документе Doc 9082.

2.3 Несомненно, экономический надзор за деятельностью аэропортов и поставщиков аэронавигационного обслуживания со стороны регулирующих органов более успешно осуществляется в государствах, где аэропорты и аэронавигационное обслуживание подверглись коммерциализации и/или приватизации. Таким образом, приветствуя недавнюю публикацию документа ИКАО Doc 9980 *"Руководство по приватизации в сфере аэропортового и аэронавигационного обслуживания"*, следует подчеркнуть, что ИКАО необходимо продолжать разъяснять государствам многочисленные выгоды, связанные с коммерциализацией и/или приватизацией аэропортового и аэронавигационного обслуживания.

### 3. ПОСЛЕДСТВИЯ НЕИСПОЛЬЗОВАНИЯ РУКОВОДСТВ ИКАО

3.1 Недостаточно эффективное использование руководств и инструктивного материала ИКАО по воздушному транспорту, в том числе по экономике аэропортов и аэронавигационного обслуживания, со стороны как регулирующих полномочных органов, так и поставщиков обслуживания, имеет тенденцию приводить к отрицательным последствиям для отрасли. Ими могут быть, например, необоснованные повышения сборов и взимаемых платежей, вызывающие рост стоимости производства полетов и тарифов, снижение качества обслуживания из-за отсутствия соглашений об уровне обслуживания, недостаток прозрачности в отношении сборов и взимаемых платежей, напряженность в отношениях между поставщиками обслуживания и его пользователями, и/или между регулирующими полномочными органами и поставщиками/пользователями обслуживания и т. д.

### 4. ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ БУДУЩЕЙ РАБОТЫ

4.1 Одной из важных областей, требующей неотложного внимания с целью достижения целей ИКАО в сфере экономики аэропортов и аэронавигационного обслуживания, является необходимость для ИКАО продолжать разъяснительную работу и оказание помощи государствам в применении упомянутых руководств и инструктивного материала, а также в наращивании потенциала регулирующих полномочных органов и поставщиков обслуживания, прежде всего в развивающихся странах. В то время как следует только приветствовать существующее партнерство между ИКАО и Международным советом аэропортов, предусматривающее подготовку представителей государств-членов, посвященную сборам и взимаемым платежам, необходимо ввести специальные механизмы предоставления скидок на плату за обучение для развивающихся стран, чтобы они могли участвовать в соответствующих курсах с целью наращивания своего потенциала.

4.2 Африканские государства желали бы также вновь призвать ИКАО к срочной подготовке инструктивного материала по управлению и эксплуатации аэропортов, которые не являются экономически целесообразными, но необходимы как часть интегрированной сети воздушного транспорта, в основном по соображениям, связанным с безопасностью полетов, авиационной безопасностью или по социально-экономическим причинам, особенно в свете запрета на перекрестное субсидирование аэропортов.

4.3 Кроме того, африканские государства желали бы выразить признательность ИКАО за одобрение рекомендации 2.7/3 а) Шестой Всемирной авиатранспортной конференции, в которой говорится о том, что ИКАО следует работать над повышением осведомленности и

информированности о своей политике в отношении сборов и добиваться наиболее широкого ее соблюдения. Тем не менее, африканские государства выражают несогласие с п. 4.4 документа А38-WP/51, предусматривающего повышение такой информированности путем проведения региональных семинаров на основе самокупаемости. Мы полагаем, что перед ИКАО стоит задача обеспечения широкого участия в этих региональных семинарах и получения оптимальных выгод всеми государствами-членами, поскольку вопрос о самокупаемости может помешать некоторым государствам использовать данную возможность.

## 5. ВЫВОДЫ

5.1 В свете вышеизложенного Ассамблее предлагаются следующие выводы:

- a) экономическое регулирование деятельности аэропортов и аэронавигационного обслуживания продолжает расширяться и превратилось в весьма важный аспект устойчивого развития воздушного транспорта;
- b) перед некоторыми полномочными органами стоят определенные трудности, особенно в случаях, когда аэропорты и поставщики аэронавигационного обслуживания полностью принадлежат государству и услуги предоставляются самими полномочными органами;
- c) некоторые полномочные органы, аэропорты и поставщики аэронавигационных услуг недостаточно эффективно используют существующие руководства и инструктивный материал ИКАО по экономике аэропортов и аэронавигационного обслуживания;
- d) в соответствии с рекомендациями Шестой Всемирной авиатранспортной конференции ИКАО следует продолжать работу над повышением осведомленности и информированности о своей политике в области сборов и об использовании своих руководств и инструктивного материала по экономике аэропортов и аэронавигационного обслуживания.

## 6. РЕКОМЕНДАЦИИ

6.1 Ассамблее предлагается принять следующие рекомендации:

- a) одобрить рекомендации, содержащиеся в пп. 4.1–4.3 документа А38-WP/51, представленного Советом ИКАО;
- b) поручить Совету ИКАО оставить без внимания п. 4.4 документа А38-WP/51 и продолжать информационно-разъяснительную деятельность, связанную с разработанными ИКАО руководствами и инструктивным материалом, путем проведения региональных семинаров, которые с целью обеспечить широкое участие государств-членов не будут организовываться на основе самокупаемости;

- c) настоятельно призвать государства-члены к участию в региональных семинарах ИКАО, посвященных информационно-разъяснительным задачам в связи с использованием руководств и инструктивного материала ИКАО по экономике аэропортов и аэронавигационного обслуживания;
- d) Совету следует в приоритетном порядке приступить к подготовке инструктивного материала по управлению и эксплуатации аэропортов, которые не являются экономически целесообразными, но необходимы как часть интегрированной сети воздушного транспорта, в основном по соображениям, связанным с безопасностью полетов, авиационной безопасностью или по социально-экономическим причинам.

— КОНЕЦ —