

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****ВСЕМИРНАЯ АВИАТРАНСПОРТНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ (ATCONF)****ШЕСТОЕ СОВЕЩАНИЕ****Монреаль, 18–22 марта 2013 года****Пункт 1 повестки дня. Глобальный обзор тенденций и событий****Пункт 1.2 повестки дня. Прочие области работы ИКАО, которые могут иметь финансовые последствия****ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ЭФФЕКТИВНОСТЬ РЕГИОНАЛЬНОЙ СИСТЕМЫ  
СОТРУДНИЧЕСТВА В ОБЛАСТИ КОНТРОЛЯ ЗА ОБЕСПЕЧЕНИЕМ  
БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ (SRVSOP)**

(Представлено 22 государствами-членами<sup>2</sup>, членами Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА))

**КРАТКАЯ СПРАВКА**

В настоящем рабочем документе содержится информация о результатах исследования экономической эффективности Латиноамериканской региональной системы сотрудничества в области контроля за обеспечением безопасности полетов (SRVSOP), иллюстрирующих экономические последствия функционирования этой системы для государств и эксплуатантов.

**Действия:** Конференции предлагается:

- a) рассмотреть информацию и результаты оценок, представленные в настоящем документе;
- b) одобрить выводы, представленные в п. 3;
- c) принять рекомендации, представленные в п. 4.

*Справочный материал:*

Справочные материалы Конференции ATConf/6 доступны на сайте [www.icao.int/meetings/atconf6](http://www.icao.int/meetings/atconf6)

**1. ВВЕДЕНИЕ**

1.1 На 5-м совещании ведомств гражданской авиации (RAAC/5), проходившем в 1996 году, было принято решение о создании многонационального или регионального органа по контролю за обеспечением безопасности полетов в целях улучшения положения дел с выполнением Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS).

1.2 В рамках этой деятельности 1 октября 1998 года в Монреале (Канада) между ИКАО и Латиноамериканской комиссией гражданской авиации (ЛАКГА) был подписан Меморандум о взаимопонимании. Согласно этому Меморандуму о взаимопонимании на ЛАКГА возлагается ответственность за подготовку соглашения между государствами региона Северной

<sup>1</sup> Документ на испанском языке представлен Латиноамериканской комиссией гражданской авиации (ЛАКГА).

<sup>2</sup> Аргентина, Аруба, Белиз, Боливия, Бразилия, Венесуэла, Гватемала, Гондурас, Доминиканская Республика, Колумбия, Коста-Рика, Куба, Мексика, Никарагуа, Панама, Парагвай, Перу, Сальвадор, Уганда, Чили, Эквадор и Ямайка.

Америки, Центральной Америки, Южной Америки и Карибского региона о создании такой системы и участии в ней.

1.3 Однако официально деятельность в рамках региональной системы сотрудничества в области контроля за обеспечением безопасности полетов, участие в которой принимают десять (10) государств-членов, была начата лишь недавно, в 2002 году. На данный момент количество государств-членов достигло 12.

1.4 В соглашении о членском составе, подписанном этими государствами, содержатся две статьи, являющиеся основой для осуществления предусмотренной этим проектом деятельности, а именно: вторая статья "Согласование стандартов и процедур", согласно которой государства принимают меры по согласованию своих правил и процедур, связанных с обеспечением безопасности полетов, и третья статья, согласно которой при поступлении запроса государства оказывают системе экспертную поддержку.

1.5 В течение десяти (10) лет в рамках SRVSOP удалось выработать стратегию согласования стандартов и процедур на основе разработки Латиноамериканских авиационных правил (LAR) и создать основу для укрепления эффективного регионального механизма контроля за обеспечением безопасности полетов путем реализации ряда многонациональных мероприятий.

1.6 Сейчас для региона характерен высокий уровень согласования стандартов, что дополняется сертификацией многонациональных групп специалистов, которая на начальном этапе проводилась при центрах технического обслуживания, а в последнее время – при учебных центрах, и эта деятельность будет продолжаться с целью охвата других областей.

1.7 Существующая на международном рынке воздушного транспорта тенденция к заключению более открытых коммерческих соглашений о воздушных сообщениях, предусматривающих меньшую степень вмешательства полномочных органов, привела к усилению конкуренции между авиакомпаниями, при которой экономия, обусловленная ростом объема перевозок, играет ключевую роль. Государства могут принимать участие в этом процессе, оказывая содействие реализации многонациональных соглашений, что приводит к уменьшению затрат за счет избежания дублирования усилий. С этой точки зрения SRVSOP играет очень важную роль в деле устойчивого и эффективного развития авиации в регионе Латинской Америки.

## 2. АНАЛИЗ РЕНТАБЕЛЬНОСТИ SRVSOP

2.1 Модель, принятая для оценки выгод для государств-членов, предусматривает определение прямых затрат или выгод, обуславливаемых проведением сертификации, оказанием помощи государствам, подготовкой персонала, а также подготовкой и обновлением стандартов в рамках системы, и их последующее сравнение с затратами, которые были бы понесены при использовании альтернативных вариантов, в частности в случае оплаты этих услуг по рыночным ценам, если бы не существовала SRVSOP и каждое государство разрабатывало бы свои собственные стандарты и своими силами осуществляло сертификацию.

2.2 В рамках первого сценария рассматривается ситуация без наличия SRVSOP, в которой государствам требуется самостоятельно разрабатывать свои стандарты и на рынке приобретать материалы для проведения курсов, а в рамках второго сценария – ситуация, предусматривающая наличие SRVSOP.

2.3 При определении затрат и выгод рассматриваются четыре вида услуг, предоставляемых в рамках SRVSOP, а именно: подготовка персонала, оказание помощи государствам, разработка LAR и сертификация организаций по техническому обслуживанию (АМО).

2.4 Результаты этого исследования представлены в рамках двух анализов: количественного и качественного.

2.5 С качественной точки зрения результаты анализа позволяют сделать следующие выводы:

- a) руководство SRVSOP обеспечивает предоставление высококачественных услуг при проведении инспекций и транспарентное рассмотрение вопросов, связанных с безопасностью полетов; примером этой деятельности является программа обмена данными о результатах проверок обеспечения безопасности операций на перроне (IDISR);
- b) деятельность по многонациональной сертификации и осуществлению надзора также охватывает подготовку специалистов для работы в качестве инспекторов. Для выполнения каждой задачи по многонациональной сертификации и осуществлению надзора создается соответствующая группа из числа зарегистрированных специалистов, занимающихся проверкой соблюдения LAR, а затем государствам предоставляется возможность направлять своих инспекторов для участия в этом процессе и приобретения соответствующего опыта в этой сфере деятельности;
- c) деятельность по оказанию помощи государствам позволила определить возможности региона и на этой основе повысить степень интеграции; это означает, что в дальнейшем регион не будет зависеть от внешних проверяющих;
- d) согласованная нормативная база и наличие специалистов, подготовка которых осуществляется на основании стандартизированных программ, обеспечивают возможность получения выгод за счет упрощения доступа к этим специалистам, что позволяет получить существенные выгоды с точки зрения экономии времени и использования единой документации. Это способствует обеспечению высокого уровня безопасности полетов в государствах и регионе, что, в свою очередь, по сравнению с другими регионами делает его более конкурентноспособным;
- e) результаты этих выгод, которыми однозначно пользуются эксплуатанты, заключаются в повышении спроса на услуги по мере признания этой системы конечными пользователями, и повышении качества деятельности в сфере обеспечения безопасности полетов в результате согласования правил;
- f) это исследование не предусматривало определение количественных показателей сотрудничества с ИКАО, предусматривающего оказание помощи в руководстве и рассмотрении технических аспектов региональной системы, объем которой непосредственно характеризуется временем, затраченным на осуществление этой деятельности соответственно

генеральным координатором (региональное бюро ИКАО в Лиме) и региональным сотрудником по безопасности полетов;

2.6 С количественной точки зрения результаты анализа позволяют сделать следующие выводы:

- a) затраты на организацию предоставления различных видов услуг в рамках SRVSOP определялись отдельно и в целом; затем производился расчет затрат на выполнение этих работ без наличия SRVSOP, что позволило определить выгоды, размер которых составил 13 717 030 долл. США в виде экономии на издержках, обусловленной наличием этой системы;
- b) кроме того, необходимо учитывать, что благодаря наличию SRVSOP эксплуатанты, центры по техническому обслуживанию, авиационный персонал и другие пользователи системы будут также экономить на издержках. Поэтому количественно определенные на данный момент выгоды недооценены.

| ВИД ДЕЯТЕЛЬНОСТИ             | ЗАТРАТЫ БЕЗ SRVSOP | ЗАТРАТЫ С SRVSOP | ВЫГОДЫ            |
|------------------------------|--------------------|------------------|-------------------|
| Подготовка персонала         | 2 060 570          | 927 985          | 1 132 585         |
| Оказание помощи государствам | 260 000            | 119 350          | 140 650           |
| Подготовка LAR               | 15 137 333         | 2 236 732        | 11 806 406        |
| Сертификация АМО             | 881 870            | 244 481          | 637 389           |
| <b>ИТОГО</b>                 | <b>18 339 773</b>  | <b>3 528 548</b> | <b>13 717 030</b> |

Примечание. Суммы выражены в долл. США.

2.7 С точки зрения эксплуатантов расходы на сертификацию значительно снизились, поскольку благодаря многонациональной группе проверяющих эксплуатанты могут получать сертификацию от других государств, также входящих в состав системы. Такое снижение издержек также характеризуется количеством человеко-часов, которое бы потребовалось затратить на проведение многочисленных проверок для достижения аналогичной цели.

2.8 Объем количественных и качественных выгод для государств и эксплуатантов будет значительно увеличиваться по мере расширения номенклатуры услуг, предоставляемых в рамках SRVSOP, и получения результатов, обусловленных использованием стандартизированных правил при обмене эксплуатантами товарами и услугами.

### 3. ВЫВОДЫ

3.1 С момента своего создания SRVSOP позволила участвующим государствам значительно снизить издержки, что, в свою очередь, позволило эксплуатантам получить существенные выгоды, возможность оценки которых появилась лишь недавно.

3.2 Без этой системы нельзя было бы проводить подготовку персонала, оказывать помощь государствам, осуществлять многонациональную деятельность и реализацию проектов, проводить семинары и реализовать другие мероприятия; кроме того, для большинства государств затраты были бы чрезмерно высокими.

3.3 Создан банк данных, содержащий информацию о первоклассных авиационных специалистах, прошедших стандартизированную подготовку и обладающих опытом работы на региональном уровне. Это способствует сотрудничеству между государствами в регионе.

#### 4. РЕКОМЕНДАЦИИ

4.1 На рассмотрение Конференции представляются следующие рекомендации:

- a) ИКАО следует стимулировать, оказывать поддержку и передавать большее количество функций региональным группам по безопасности полетов, обновляя при этом предназначенный для них инструктивный материал с учетом изменений и потребностей государств и субрегионов;
- b) государствам следует расширять участие в деятельности региональных групп по безопасности полетов и официально закрепить использование этих систем в рамках многонациональной региональной группы, определив для этого цели и показатели в области управления.

— КОНЕЦ —