



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

КОНФЕРЕНЦИЯ ПО ЭКОНОМИКЕ АЭРОПОРТОВ И АЭРОНАВИГАЦИОННОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ

Монреаль, 15–20 сентября 2008 года

Пункт 2 повестки дня. Конкретные проблемы экономики аэропортов и управления ими
Пункт 2.4 повестки дня. Аспекты недискриминации

ДОСТУП К АЭРОПОРТОВОЙ ИНФРАСТРУКТУРЕ

(Представлено Секретариатом)

АННОТАЦИЯ

В настоящем документе рассматривается два вопроса, касающихся доступа к аэропортовой инфраструктуре, а именно распределение "окон" и доступ международной авиации общего назначения и деловой авиации к аэропортам. В отношении распределения "окон" в документе напоминает, что в результате проведенного Секретариатом исследования и Пятой Всемирной авиатранспортной конференции (ATConf/5, 2003) государствам уже предоставлены материалы по широким рамкам политики и практические рекомендации. Что касается доступа к аэропортам авиации общего назначения и деловой авиации, то в материалах еще одного исследования Секретариата рекомендуется защищать интересы этой категории пользователей и обеспечивать их доступ к аэропортам. В целях применения рекомендаций последнего исследования на глобальном уровне в документе предлагаются изменения к документу *"Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание"* (Дос 9082).

Действия Конференции указаны в п. 5.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Конференция по экономике аэропортов и аэронавигационного обслуживания (ANSCConf 2000) рекомендовала ИКАО "провести дальнейшую работу по подготовке инструктивного материала относительно процедурных аспектов распределения "окон", а также "продолжить мониторинг событий, связанных с управлением пропускной способностью аэропортов, управлением пропускной способностью воздушного пространства и их взаимозависимостью". Она также рекомендовала ИКАО "провести исследование в отношении мер, которые могут быть приняты для обеспечения того, чтобы авиация общего назначения и деловая

авиация могли соответственно устанавливать, сохранять и желательнo расширять свой доступ к аэропортам".

1.2 В настоящем документе сначала кратко описывается работа ИКАО по вопросу распределения "окон", проделанная после ANSConf 2000 (просьба иметь в виду, что техническое обсуждение механизмов распределения "окон" не входит в круг вопросов Конференции). Далее в нем говорится о доступе международной авиации общего назначения и деловой авиации к аэропортам и рассматривается соответствующий текст документа *"Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание"* (Дос 9082).

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Распределение "окон"

2.1.1 В 2001 году Секретариат опубликовал материал исследования под названием *"Нормативные аспекты выделения "окон" на прилет и вылет рейсов в международных аэропортах"* (циркуляр 283). В исследовании анализируются существующая ситуация; тенденции в аэропортах, где потребности авиакомпаний в использовании аэропорта превышают его пропускную способность; соответствующая система регулирования и средства, с помощью которых правительства, аэропорты и авиакомпании стремятся улучшить ситуацию или свести к минимуму ее последствия. В нем также делается оценка существующих и потенциальных механизмов решения проблемы хронической недостаточности пропускной способности аэропортов и предлагаются возможные усовершенствования и альтернативы в отношении существующих систем.

2.1.2 Основной вывод исследования сводится к тому, что в своих подходах к решению проблемы ограниченной пропускной способности аэропортов и связанных с ней проблем государства должны учитывать правовые рамки *Конвенции о международной гражданской авиации* (Чикагская конвенция, Дос 7300), соглашений о воздушном сообщении, региональных и национальных правил выделения "окон" и существующих механизмов регулирования недостаточной пропускной способности аэропортов. Такие подходы должны отвечать условиям конкретного(ых) аэропорта(ов) и, следовательно, варьироваться в зависимости от характера ограничений и выбранных способов их преодоления.

2.1.3 Пятая Всемирная авиатранспортная конференция (ATConf/5, 2003) обсудила проблему доступа к рынку в аэропортах с ограниченной пропускной способностью и связанные с ней вопросы распределения "окон". Поскольку способность авиаперевозчиков осуществлять коммерческие права доступа к рынку, предоставляемые согласно соответствующим соглашениям о воздушном сообщении, тесно связана с наличием "окон" в соответствующих аэропортах, Конференция сделала вывод о том, что "следует благожелательно рассматривать в соответствии с надлежащим национальным законодательством и международными обязательствами просьбы о предоставлении преференциального режима со стороны тех государств, чьи аэропорты не испытывают трудностей с выделением "окон", но чьи авиакомпании не могут получить "окна" в аэропортах, испытывающих такие трудности". Она также сделала вывод о том, что "любая система выделения "окон" должна быть справедливой, недискриминационной и транспарентной и учитывать интересы всех сторон. Она также должна быть глобально совместимой, направленной на максимально эффективное использование пропускной способности аэропортов, простой, практичной и экономически стабильной".

2.1.4 Циркуляр 283 и материалы ATConf/5 дают широкие рамки политики и практические рекомендации, которые могут гибко использоваться государствами по их усмотрению.

2.2 Доступ авиации общего назначения и деловой авиации к аэропортам

2.2.1 Ограниченная пропускная способность многих аэропортов, ограничения по шуму (включая запреты на полеты ночью, сокращающие время работы аэропортов), взимание сборов за обслуживание в часы пик, коммерциализация и приватизация аэропортов – все это препятствует сохранению доступа международной авиации общего назначения и деловой авиации ко многим аэропортам, обслуживающим крупные города, не говоря уже о его расширении. Прогнозируемое увеличение объема перевозок, которое часто не соответствует увеличению пропускной способности аэропортов, может заставить аэропорты вводить дополнительные ограничения в отношении международной авиации общего назначения и деловой авиации. Поскольку эта авиация не является таким же "регулярным" пользователем, как и воздушные перевозчики, аэропорты могут быть вынуждены сокращать ее полеты, чтобы иметь возможность удовлетворять растущие потребности своих основных клиентов – воздушных перевозчиков, в интересах которых производится основная часть капиталовложений, связанных с развитием инфраструктуры.

2.2.2 Подобные проблемы выявлены в исследовании Секретариата под названием *"Исследование по вопросу доступа международной авиации общего назначения и деловой авиации к аэропортам"* (2005). В целях защиты интересов этой категории пользователей и обеспечения их доступа к аэропортам в исследовании даются рекомендации на глобальном уровне, уровне государств и аэропортов.

2.2.3 На глобальном уровне предлагается расширить и усилить текст документа Doc 9082 в п. 23 ix), касающемся аэропортовых сборов, а также в аналогичном п. 41 viii), касающемся сборов за аэронавигационное обслуживание, чтобы сделать больший акцент на важности этой категории пользователей, а также подчеркнуть необходимость применения любого метода распределения расходов к этому сектору авиации в соответствии с политикой ИКАО в отношении сборов. В нем также рекомендуется, чтобы ИКАО информировала государства о важности участия международной авиации общего назначения, в том числе деловой авиации, и/или ее представительных организаций в процессах консультации и планирования, упомянутых в документе Doc 9082 (см. WP/6).

2.2.4 На уровне государств в исследовании рекомендуется, чтобы государства с учетом особого характера международной авиации общего назначения и деловой авиации и ее вклада в национальную экономику стремились способствовать предоставлению этой категории пользователей доступа к своим крупным международным аэропортам, а также к соседним аэропортам в случае значительной перегруженности.

2.2.5 На уровне аэропортов в нем рекомендуется, чтобы аэропорты предусматривали оптимальное использование или строительство специальных или вспомогательных ВПП, если это возможно, в целях удовлетворения потребностей международной авиации общего назначения и деловой авиации. Аналогичным образом там, где это возможно, следует поощрять выделение в аэропортах специальных зон для обслуживания этого особого вида воздушного движения. Кроме того, аэропортовым органам, осуществляющим эксплуатацию нескольких аэропортов в метропольных районах, следует поощрять использование вспомогательных аэропортов этой категорией пользователей. Соответствующие полномочные органы могут рассмотреть также возможность совместного использования военных аэропортов.

3. ВЫВОДЫ

3.1 Из вышеизложенного можно сделать следующие выводы:

- a) государствам следует рассмотреть вопрос о гибком применении по своему усмотрению результатов исследований ИКАО и ее инструктивного материала о распределении "окон", а также о доступе международной авиации общего назначения и деловой авиации к аэропортам;
- b) ИКАО следует внести изменения в пп. 23 и 41 документа Doc 9082, чтобы сделать бóльший акцент на важности международной авиации общего назначения, в том числе деловой авиации, и подчеркнуть необходимость применения любого метода распределения расходов к этой категории пользователей в соответствии с политикой ИКАО в отношении сборов.

4. ПРЕДЛАГАЕМЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ В ЧАСТИ ПОЛИТИКИ

4.1 В соответствии с выводом b) в п. 3.1 предлагается изменить подпункты 23 ix) и 41 viii) документа Doc 9082 следующим образом:

Системы взимания аэропортовых сборов

23. *Совет рекомендует выбирать системы взимания сборов...*

- ix) *Размер аэропортовых сборов, взимаемых с международной авиации общего назначения, включая деловую авиацию, должен определяться на разумной основе с учетом стоимости необходимого и используемого оборудования, должным образом выделенного ей, и целей содействия рациональному развитию международной гражданской авиации в целом.*

Система взимания сборов за аэронавигационное обслуживание

41. *Совет рекомендует государствам обеспечивать...*

- viii) *Размер сборов, взимаемых с международной авиации общего назначения, включая деловую авиацию, должен определяться на разумной основе с учетом стоимости необходимого и используемого оборудования, должным образом выделенного ей, и целей содействия рациональному развитию международной гражданской авиации в целом.*

5. ДЕЙСТВИЯ КОНФЕРЕНЦИИ

5.1 Конференции предлагается:

- a) рассмотреть и принять выводы, сформулированные в п. 3.1;
- b) рассмотреть и одобрить предлагаемые изменения к документу Doc 9082, указанные в п. 4.1.