



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

ДЕСЯТОЕ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННОЕ СОВЕЩАНИЕ ПО СТАТИСТИКЕ

Монреаль, 23–27 ноября 2009 года

Пункт 4 повестки дня. Данные об объемах перевозок через аэропорты

ТРЕБОВАНИЯ В ОТНОШЕНИИ ПРЕДНАЗНАЧЕННЫХ ДЛЯ ПРОГНОЗИРОВАНИЯ ДАННЫХ

(Представлено Секретариатом)

АННОТАЦИЯ

В настоящем рабочем документе представлена информация о перестройке деятельности ИКАО в области прогнозирования, приводятся предъявляемые к сбору соответствующих данных требования и определяются их потенциальные источники. В этом документе главное внимание уделяется требованиям в отношении прогнозов в области воздушных перевозок и парка воздушных судов. Требования в отношении прогнозирования в областях сертифицированного персонала, пропускной способности аэропортов и воздушного пространства, а также в сфере финансирования содержатся в других рабочих документах, представленных Специализированному совещанию.

Действия Специализированного совещания приводятся в п. 4.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Авиатранспортный комитет Совета ИКАО одобрил в ходе своей 183-й сессии, проходившей в начале 2008 года, предложение Секретариата о пересмотре деятельности ИКАО в области прогнозирования с целью обеспечить ее лучшую согласованность со стратегическими целями ИКАО и повысить ценность прогнозов для пользователей. Ожидается, что результаты этого обзора позволят расширить глобальный охват, повысить степень согласованности и улучшить качество прогнозов ИКАО.

1.2 Авиатранспортный комитет обсудил в октябре 2008 года в ходе своей 185-й сессии результаты этого обзора и одобрил предлагаемый процесс прогнозирования в соответствии с содержанием добавления (АТ-WP/2037).

2. ПРЕДЪЯВЛЯЕМЫЕ К ДАННЫМ ТРЕБОВАНИЯ ДЛЯ ПОДГОТОВКИ ПРОГНОЗОВ В ОБЛАСТИ ВОЗДУШНЫХ ПЕРЕВОЗОК

2.1 Новые прогнозы в области воздушных перевозок будут подготовлены с использованием эконометрического моделирования, основанного на принципе восхождения "снизу – вверх", начиная с уровня групп маршрутов и заканчивая региональным и глобальным уровнями. К основным данным, требуемым в рамках этого процесса, относятся архивные данные о пассажирских маршрутах от начального до конечного пункта полета и данные о грузовых перевозках, демографические и общественно-экономические данные и связанные с ними прогнозы; архивные данные о ценах авиакомпаний на билеты и прогнозы их стоимости (или средней вырубке), а также данные в отношении конкурирующих видов обслуживания.

2.2 Архивные данные о воздушных перевозках

2.2.1 В принципе в качестве основы для прогнозов в области перевозок следует использовать исходные данные о фактическом начальном и конечном пунктах пассажирских и грузовых рейсов. Однако получение этих данных может быть затруднено при попытке проследить полет пассажира от фактического начального до конечного пункта. Поэтому требуется применять и анализировать несколько источников данных с целью выяснения фактического начального и конечного пунктов полета пассажира. В следующих пунктах приводится описание подлежащих изучению потенциальных источников.

2.2.2 В связи с этим можно использовать два набора данных в статистической программе ИКАО: OFOD и TFS.

2.2.3 Начальный и конечный пункты полета (OFOD) отражают численную совокупность пассажиров, тонн груза и почты, перевозимых между всеми международными парами городов на регулярных рейсах. Пара городов определяется как два города, между которыми разрешено пассажирское сообщение, подтверждаемое билетом или частью билета (полетный купон), или между которыми осуществляется перевозка грузов в соответствии с документом грузоотправителя или его частью (грузовая накладная или уведомление о доставке почты). Эти данные собираются ежеквартально. Если в билет включается несколько полетных купонов, то для определения фактического начального и конечного пунктов полета требуется восстановить план маршрута следования пассажира, проследив его по последовательным этапам полета в соответствии с различными полетными купонами. Этого невозможно сделать, пользуясь только данными OFOD.

2.2.4 Перевозки по этапам полета (TFS) содержат данные о ежегодных объемах перевозок на бортах воздушных судов по отдельным этапам полета при выполнении регулярных международных воздушных сообщений. Этап полета представляет собой передвижение воздушного судна от точки взлета до его следующей посадки. Этапом международного полета называется этап полета между одним или обоими окончательными пунктами, находящимися на территории государства, не являющегося государством, в котором воздушный перевозчик осуществляет основную коммерческую деятельность. Классифицированные по этапам международных полетов данные показывают количество выполненных полетов, предложенные и выполненные объемы авиаперевозок (пассажиры, груз и почта) по каждому воздушному перевозчику и типу используемого воздушного судна. Обо всех пассажирских, грузовых и почтовых перевозках на борту воздушного судна сообщается вне зависимости от его загрузки или разгрузки на одном из конечных пунктов полета, что усложняет определение фактического начального и конечного пунктов полета.

2.2.5 В отличие от перечисленных данных, пленки с данными о рыночной информации (MIDT) являются коммерческим источником данных о бронировании пассажиров, осуществляемом с помощью всех основных глобальных распределительных систем (GDS), который может быть использован для воссоздания маршрута пассажира после вылета, и в большинстве случаев дает эффективные результаты по выяснению фактического места вылета и прилета пассажира/пассажирки. Четырьмя основными GDS являются Sabre, главным образом используемая в Северной и Южной Америке, Amadeus, доминирующая в Европе, Galileo и Worldspan. Базирующаяся в Китае TravelSky является основной системой в Азии. Однако даже объединение данных из различных GDS не обеспечивает в полной мере глобального охвата. Число прямых продаж и резервирование билетов в режиме онлайн в обход GDS представляет порядка 30 % от всего объема резервирования в 2004 году и продолжает расти, поскольку авиакомпании поощряют пассажиров и агентства путешествий к их использованию. Поэтому MIDT может предложить дополнительные, но дорогостоящие услуги по предоставлению данных, поскольку стоимость комплекта данных об одной паре городов может составлять пятизначную сумму в долларовом выражении.

2.2.6 Другим возможным источником данных является система информации о пассажирах (PaxIS), которая является базой данных авиакомпаний о рынке авиапассажиров, а данные получаются с помощью системы ИАТА для урегулирования взаиморасчетов (BSP). BSP является системой всемирного значения, облегчающая решение споров между авиакомпаниями и агентами по продаже билетов. По подсчетам ИАТА, более 80 % доходов авиакомпаний мира получают с помощью продажи билетов через агентства путешествий ИАТА в системе BSP.

2.2.7 Важно отметить, что системы данных OFOD, TFS, MIDT и BSP охватывает только регулярные сообщения. Необходимо также найти и использовать другие источники данных относительно нерегулярных сообщений.

2.3 **Обзоры в области перевозки пассажиров**

2.3.1 Государства, аэропорты и авиакомпании регулярно проводят обзоры пассажирских перевозок в рамках своей рыночной деятельности. Для обзора берутся отдельные пассажиры с целью сбора информации относительно места вылета и прилета, цели поездки, привычек пассажиров во время полета, их предпочтения, уровня доходов и т. д. Для сравнения ответов необходимо подготовить надлежащий метод тестирования. Использование таких данных для определения фактического места вылета и прибытия пассажира является относительно простым на внутреннем или региональном уровне, но на глобальном уровне оно становится более сложным. В частности, требуется осуществление глобального охвата на регулярной основе. *Для некоторых маршрутов может оказаться полезным подборка ИКАО кратких данных по каждому обзору, включая начальный и конечный пункты полета.*

2.4 **Туристические данные**

2.4.1 Всемирная туристская организация Организации Объединенных Наций (ЮНВТО) собирает и распространяет данные относительно туристических поездок, которые могут быть использованы для определения страны вылета (туристические поездки внутри страны) или страны назначения (туристические поездки за границу). Термин, обозначающий визиты с туристической целью (или туристических поездок, состоящих из одного или нескольких визитов), охватывает все виды поездок, включая деловые и личные мотивы, а также поездки с целью отдыха.

2.5 Данные о пересечении границы

2.5.1 Данные о пересечении границы, собираемые органами пограничной службы (полиция, таможня, иммиграция и т. д.), могут сообщать о фактическом пункте вылета (или прилета) пассажира, а также цель поездки. Во многих государствах не так просто получить доступ к этим данным.

2.6 Архивные, демографические и социально-экономические данные и прогнозы

2.6.1 К факторам, влияющим на долгосрочную потребность в пассажирских перевозках, относятся демографический и общественно-экономический факторы, такие как размер и покупательная способность города, страны или региона и этнические и лингвистические связи между районами. Объем рынка может быть измерен численностью населения и/или валовым внутренним продуктом (ВВП) или валовым национальным доходом (ВНД), тогда как покупательная способность может быть измерена личным располагаемым доходом после вычета налогов и/или распределением доходов. На покупательную способность также может повлиять колебание курса валюты двух стран. Этнические и лингвистические связи могут быть измерены числом населения одного района, родившегося на другой территории, или населения одного района, говорящего на том же самом языке, как и представители другого района. Торговля (импорт и экспорт) между двумя областями может также стать фактором, влияющим на пассажирские перевозки, но она более важна для поддержания спроса на грузотправление.

2.6.2 Хотя большинство требующихся демографических и социально-экономических данных легко доступны и их можно получить из различных источников, тем не менее некоторые виды данных в отношении некоторых стран, как, например, распределение доходов, и данные относительно этнических и лингвистических связей могут отсутствовать.

2.7 Архивные данные о ценах на билеты

2.7.1 В целом для каждого рейса существуют многокомпонентные классы тарифов, доказывающие, что на любой конкретный рейс не существует единой цены билета. Кроме того, тарифы авиакомпаний могут быть опубликованы или не опубликованы. Хотя доступ общественности к опубликованным тарифам осуществляется напрямую, то к неопубликованным тарифам имеет доступ только соответствующий авиаперевозчик и агент бюро путешествий.

2.7.2 Найти архивные данные о средней цене билета для полета по маршруту возможно, но сделать это весьма сложно. Для этой цели требуется доступ к данным по истории продаж билетов с помощью систем MIDT или BSP, с помощью которых можно проследить напечатанные на билете цены, которые в свою очередь могут отличаться от той цены, которую фактически заплатил пассажир.

2.7.3 Одной из альтернатив является использование среднего "пассажирского сбора", который равен коэффициенту общих доходов, полученных за счет пассажиров по всему маршруту полета. Документ WP/12 (Влияние представляемых авиаперевозчиками финансовых данных на прогнозы перевозок) содержит в себе результаты анализа по влиянию бухгалтерского учета и отчетности относительно некоторых финансовых вопросов на расчет средних доходов. Авиакомпании считают данные о доходах секретной и сложной для сбора по маршруту информацией. Имеются данные относительно общих сетевых доходов, но они менее полезны для подготовки прогнозов.

2.7.4 ИКАО рассчитывает средние доходы по основным группам международных маршрутов, основываясь на конфиденциальных данных, собранных в результате обзора материалов в рамках серии публикаций "Исследование региональных различий эксплуатационных аспектов экономической деятельности международных авиакомпаний".

3. ТРЕБОВАНИЯ В ОТНОШЕНИИ ДАННЫХ ДЛЯ ПРОГНОЗИРОВАНИЯ ПАРКА ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

3.1 Процесс прогнозирования парка воздушных судов служит для перевода прогнозов пассажирских и грузовых перевозок в число вылетов определенной категории воздушных судов, что ведет к получению соответствующего числа воздушных судов. Помимо прогнозов пассажирских и грузовых перевозок по парам городов или по группам маршрутов, требуемые данные для составления прогнозов в отношении парка воздушных судов содержат в себе и архивные данные о среднем коэффициенте загрузки, числе операций воздушных судов, средней пассажирской загрузке и среднем сроке использования воздушного судна.

3.2 В процессе прогнозирования парка воздушных судов средний коэффициент загрузки служит для перевода перевозок в объемы. Средняя пассажирская загрузка воздушного судна может быть рассчитана с использованием данных TFS.

3.3 ИКАО собирает данные о числе операций воздушного судна по начальному и конечному пунктам полета с помощью формы С (TFS). Эти данные также имеются в официальном справочнике авиакомпаний (OAG).

3.4 Средняя пассажирская загрузка может быть рассчитана с помощью данных TFS или OAG. Архивные данные о числе операций воздушных судов и средней пассажирской загрузке используются для изучения средств, с помощью которых авиакомпании реагируют на рост объема перевозок (повышение частоты полетов, числа пассажирских кресел или и того и другого).

3.5 Среднее значение использования воздушных судов можно рассчитать с помощью данных, взятых из формы D ИКАО (Парк воздушных судов и персонал). В процессе прогнозирования парка воздушных судов эти данные необходимы для перевода количества часов полета конкретной категории воздушного судна в число воздушных судов.

3.6 В составе основных ежегодных данных также требуется иметь и данные о действующем парке воздушных судов и их операциях. Помимо IRCA, речь о котором идет в документе WP/8, имеется несколько источников данных о коммерческих воздушных судах, которые известны на рынке под названием Airclaims, ACAS и Back Aviation Solutions. Данные об операциях воздушных судов можно будет получить с помощью базы данных об операциях воздушных судов, речь о которой идет в документе WP/17.

3.7 Параллельно, наличие прогноза в отношении парка воздушных судов является основой для получения прогнозов в отношении сертифицированного персонала (пилотов, инженеров технического обслуживания и диспетчеров воздушного движения), а также для подготовки более сложных моделей показа возникновения трудностей в работе аэропортов помимо определяемых в рамках прогнозов воздушного движения. Действительно, с ростом воздушного движения возрастает и потребность в сертифицированном персонале, а связанные с ограниченностью пропускной способности аэропортов вопросы становятся все более критическими. Неспособность к надлежащему определению и устранению острых проблем с помощью адекватных и своевременных мер может серьезно повлиять на безопасность полетов авиакомпаний.

3.8 Совещание СТАР/14 приняло к сведению предъявляемые к данным требования для деятельности ИКАО в области прогнозирования.

4. **ДЕЙСТВИЯ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННОГО СОВЕЩАНИЯ**

4.1 Специализированному совещанию предлагается принять в сведению предъявляемые к данным требования для деятельности ИКАО в области прогнозирования, которые были одобрены Авиатранспортным комитетом.

ДОБАВЛЕНИЕ



Международная организация гражданской авиации

AT-WP/2037
15/9/08

РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

СОВЕТ — 185-Я СЕССИЯ

АВИАТРАНСПОРТНЫЙ КОМИТЕТ

Вопрос № 15.8. Экономическое планирование и прогнозирование

ДОКЛАД О РЕЗУЛЬТАТАХ ОБЗОРА ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ИКАО
В ОБЛАСТИ ПРОГНОЗИРОВАНИЯ

(Представлено секретарем)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Авиатранспортный комитет в ходе своей 183-й сессии одобрил предложение Секретариата о проведении обзора деятельности ИКАО в области прогнозирования с целью обеспечить ее лучшую согласованность со стратегическими целями ИКАО и повысить ценность прогнозов для пользователей. Результаты обзора деятельности, в случае их реализации, позволяют расширить глобальный охват, повысить степень согласованности и улучшить качество прогнозов ИКАО. Обзор охватывает 1-е полугодие 2008 года, и в этой связи различными органами в рамках ИКАО, заинтересованным в прогнозах, было предложено представить информацию, замечания и предложения. В настоящем документе приводится описание осуществляемой ИКАО в настоящее время деятельности в области прогнозирования, включая информацию о ее недостатках, и предлагается новый процесс прогнозирования с указанием соответствующих сроков реализации и требуемых ресурсов.

Действия: Комитету предлагается рассмотреть и одобрить предлагаемый процесс прогнозирования, информация о котором приводится в п. 3.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегическими целями А, С и D
<i>Финансовые последствия</i>	Никаких финансовых последствий для текущего бюджета ИКАО (см. п. 5)
<i>Справочный материал</i>	AT-WP/2031

1. ИСХОДНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

1.1 Авиатранспортный комитет (183-я сессия) одобрил предложение Секретариата о проведении обзора деятельности ИКАО в области прогнозирования, в связи с чем Секретариат провел такой обзор в 1-м полугодии 2008 года. Основная цель этой инициативы заключается в обеспечении большей степени согласования этой деятельности со стратегическими целями ИКАО и повышении ценности прогнозов для их пользователей (группы регионального планирования и осуществления проектов (PIRG), Комитет по охране окружающей среды от воздействия авиации (САЕР) и другие органы). Реализация также приведет к более широкому глобальному охвату, повышению степени согласованности и качества прогнозов ИКАО, а также к более оптимальному распределению ресурсов ИКАО в области прогнозирования.

1.2 В ходе этого обзора всем различным пользователям прогнозов в рамках ИКАО было предложено представить свою информацию и, в частности, предложения, касающиеся любых изменений, которые могут обеспечить большую степень приемлемости прогнозов для их конкретного использования.

2. ТЕКУЩАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ИКАО В ОБЛАСТИ ПРОГНОЗИРОВАНИЯ

2.1 Прогнозы являются основой любого эффективного планирования, поэтому в контексте ИКАО прогнозы способствуют обеспечению эффективности авиационной деятельности (стратегическая цель D), охраны окружающей среды от воздействия авиации (стратегическая цель C) и, в меньшей степени, авиационной безопасности (стратегическая цель A). Прогнозы воздушных перевозок и парка воздушных судов необходимы для планирования аэронавигационного обслуживания (и, таким образом, для обеспечения эффективности операций воздушных судов) и проведения экологических анализов, а надлежащее прогнозирование потребностей в сертифицированном персонале, средствах обучения и технического обслуживания способствует повышению уровня безопасности полетов.

2.2 В настоящее время деятельность Организации в области прогнозирования регламентируется положениями добавления C резолюции A36-15 Ассамблеи *"Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта"*. В соответствии с этой и ранее принятыми соответствующими резолюциями, Секретариат разрабатывает долгосрочные и среднесрочные глобальные и региональные прогнозы пассажирских и грузовых перевозок по регионам регистрации авиакомпаний, а также прогнозы пассажирских перевозок по основным группам маршрутов и глобальные прогнозы операций воздушных судов. Информация о самых последних долгосрочных прогнозах содержится в циркуляре 313 *"Прогноз развития воздушного транспорта до 2025 года"*, опубликованном в 2007 году, а самые последние среднесрочные прогнозы на период 2007–2009 годов размещены на веб-сайте ИКАО по адресу: www.icao.int/icao/en/atb/ead/fep/forecastmed.htm.

2.3 Кроме того, Секретариат оказывает активную поддержку региональным группам по прогнозированию перевозок (TFG) в четырех регионах ИКАО (Африки и Индийского океана, Азии/Тихого океана, Карибском и Южноамериканском и Ближневосточном). Эта деятельность предусматривает организацию и проведение совещаний, предоставление статистических данных, моделирование, разработку прогнозов и подготовку докладов.

2.4 Секретариат также оказывает значительную поддержку Вспомогательной группе по прогнозированию и экономическому анализу (FESG) САЕР, в основном направляя

деятельность ее Группы по прогнозированию перевозок при разработке прогнозов перевозок и парка воздушных судов, самый последний из которых (охватывающий период до 2036 года) был завершен в феврале 2008 года.

2.5 Несмотря на то, что обзор текущей деятельности в области прогнозирования позволил сделать вывод о том, что составляемые в настоящее время прогнозы уместны и полезны, были выявлены два существенных недостатка. Во-первых, в различных прогнозах, составляемых в настоящее время ИКАО с учетом потребностей различных пользователей, имеют место некоторые несоответствия. Кроме того, осуществляемая в настоящее время деятельность по прогнозированию не обеспечивает получения всех необходимых результатов; в частности, не составляются прогнозы потребностей в области сертифицированного персонала, пропускной способности аэропортов, пропускной способности воздушного пространства и финансирования.

3. ПРЕДЛАГАЕМЫЙ ПРОЦЕСС ПРОГНОЗИРОВАНИЯ

3.1 Обзор позволил сделать Секретариату вывод о необходимости подготовки единого комплекта прогнозов ИКАО, отвечающего потребностям различных пользователей прогнозов ИКАО.

3.2 Предлагаемые унифицированные прогнозы будут отражать согласованное видение ИКАО будущего гражданской авиации и обеспечивать достижение стратегических целей ИКАО. Они будут охватывать следующие области: пассажирские и грузовые перевозки и операции воздушных судов, парк воздушных судов, а также потребности в области сертифицированного персонала, пропускной способности аэропортов, пропускной способности воздушного пространства и финансирования. Эти прогнозы будут составляться Секретариатом регулярно на основе соответствующих методик, параметров и допущений, а группам FESG и TFG будет предложено использовать их.

3.3 Для большинства анализов и видов применения в области планирования, связанных с гражданской авиацией, необходим горизонт прогнозирования в 20 лет. Некоторые виды применения могут потребовать более длительных периодов, однако по соображениям точности рекомендуется использовать временной горизонт в 20 лет, хотя в отдельных случаях в отношении конкретных параметров можно выполнять расширенные прогнозы.

3.4 Следует отметить, что при наличии необходимых ресурсов полный комплект прогнозов можно составлять на ежегодной основе. В противном случае, они будут составляться лишь раз в три года, перед каждой сессией Ассамблеи.

3.5 Вышеупомянутое предложение касается лишь долгосрочных прогнозов. По-прежнему будут составляться ежегодные (основанные на использовании веб-сети) доклады, отражающие последние события в авиатранспортной отрасли, включая среднесрочные прогнозы пассажирских авиаперевозок и финансовое положение авиакомпаний.

4. РЕАЛИЗАЦИЯ

4.1 Учитывая ограниченность имеющихся ресурсов, предлагается использовать поэтапный подход. На первом этапе, охватывающем текущий трехлетний период, Секретариат разработает методику и прогнозы пассажирских и грузовых перевозок и операций воздушных

судов по группам маршрутов на 20-летний период в рамках трех сценариев: *наибольшая, высокая и низкая степень вероятности*. Затем на их основе будут составлены совокупные прогнозы на региональном и глобальном уровнях. Секретариат также приступит к разработке методики для подготовки других прогнозов, в частности прогнозов парка воздушных судов и сертифицированного персонала.

4.2 В конце трехлетнего периода Секретариат планирует организовать проведение глобального практикума по прогнозам в области гражданской авиации, с тем чтобы представить предварительные результаты прогноза воздушных перевозок и операций воздушных судов и информацию о соответствующих методиках, допущениях и параметрах; участникам будет также предложено представить свои собственные прогнозы и дать отзывы. Для участия в этом практикуме будут приглашены пользователи прогнозов, основные участники авиатранспортной отрасли, а также другие организации и эксперты, занимающиеся составлением авиационных прогнозов.

4.3 На втором этапе, реализация которого будет осуществляться в течение следующего трехлетнего периода, Секретариат продолжит разработку и реализацию методики прогнозирования парка воздушных судов и соответствующих программных средств, а также соответствующей методики, необходимой для прогнозирования потребностей в области сертифицированного персонала, пропускной способности аэропортов, пропускной способности воздушного пространства и финансирования.

4.4 Исключительно важным элементом любой деятельности в области прогнозирования является наличие соответствующих данных, и в этой связи ИКАО располагает уникальными возможностями в плане совершенствования существующего процесса сбора данных, реализовать которые можно будет в ходе предстоящего Специализированного совещания по статистике (запланировано на октябрь 2009 года).

4.5 В ходе последующих сессий Комитету будут представляться регулярные доклады о ходе реализации предложенного процесса прогнозирования.

5. БУДУЩИЕ ПОТРЕБНОСТИ

5.1 Ресурсы, необходимые для успешной реализации предложенного процесса прогнозирования, включают в себя людские ресурсы, исходные данные и программные средства. В настоящее время принимаются меры по обеспечению наличия исходных данных и программных средств, включая подготовку персонала в течение текущего трехлетнего периода. Предполагается, что для обеспечения полномасштабной, своевременной и успешной реализации второго этапа (в течение следующего трехлетнего периода) потребуются дополнительные людские ресурсы. Для этого уникального независимого комплекта прогнозов парка имеется значительный потенциальный рынок, поскольку они используются различными частными организациями, не имеющими доступа к подробным результатам прогнозов изготовителей воздушных судов. Учитывая возможность получения доходов от реализации этой задачи, по всей очевидности, будет проведено технико-экономическое обоснование в отношении финансирования любых дополнительных необходимых ресурсов для оказания поддержки деятельности по исследованию рынка, разработке методик, моделированию и прогнозированию.