



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

ВСЕМИРНАЯ АВИАТРАНСПОРТНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ (ATCONF)

ШЕСТОЕ СОВЕЩАНИЕ

Монреаль, 18–22 марта 2013 года

Пункт 2 повестки дня. Рассмотрение основных вопросов и соответствующих рамок регулирования

Пункт 2.7 повестки дня. Экономика аэропортов и аэронавигационного обслуживания

ФИНАНСИРОВАНИЕ ИНФРАСТРУКТУРЫ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА

(Представлено Секретариатом)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем документе разъясняются способы применения действующей политики и инструктивного материала ИКАО для финансирования инфраструктуры воздушного транспорта посредством аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание, посредством предварительного финансирования проектов, а также посредством распределения расходов на глобальную навигационную спутниковую систему (GNSS).

Действия: Конференции предлагается:

- а) рассмотреть информацию, анализ и обсуждение вопроса, представленные в настоящем документе;
- б) одобрить выводы, изложенные в п.3;
- с) принять рекомендацию, приведенную в п.4.

Справочный материал

Справочный материал Конференции ATConf/6 представлен на сайте www.icao.int/meetings/atconf6

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Обеспечение стабильного и устойчивого развития воздушного транспорта является одной из основных целей ИКАО. Существующую политику и инструктивный материал ИКАО можно применять для финансирования инфраструктуры, необходимой для внедрения нового поколения аэронавигационных систем.

2. ДЕЙСТВУЮЩАЯ ПОЛИТИКА ИКАО В ОТНОШЕНИИ ФИНАНСИРОВАНИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА

2.1 *Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание (Дос 9082)* представляет особый интерес при рассмотрении вопросов, касающихся финансирования инфраструктуры воздушного транспорта. В Дос 9082 рассматривается политика в отношении определения стоимостной основы аэропортовых сборов и сборов за

аэронавигационное обслуживание. В качестве общего принципа поставщики могут потребовать от пользователей оплачивать часть непосредственно относящихся к ним расходов и в то же время не следует требовать покрытия расходов за счет международной гражданской авиации, которые неправильно отнесены на ее счет (п. 2 vi) раздела II и п. 1 раздела III).

2.2 Справедливая система возмещения расходов может включать сборы, основанные на распределении всех расходов на аэропортовое/аэронавигационное обслуживание, понесенных от имени авиационных пользователей. Подлежащие распределению расходы являются полными расходами по предоставлению аэропортового/аэронавигационного обслуживания, включая соответствующие суммы на оплату стоимости капитала и суммы амортизационных отчислений по основным фондам, а также расходы, связанные с техническим обслуживанием, эксплуатацией, управлением и административным обеспечением. В принципе, с эксплуатантов воздушных судов и других пользователей аэропорта не должны взиматься сборы за оборудование и службы, которые они не используют, за исключением тех, которые предусмотрены и введены в эксплуатацию в соответствии с Региональным аэронавигационным планом (планами) (см. п. 2 i) и 2 ii) раздела II и п. 3 i) и 3 ii) раздела III Doc 9082).

2.3 Аэропорты могут получать достаточные доходы, превышающие все прямые и косвенные эксплуатационные расходы (за предоставление аэронавигационного обслуживания (без учета налогов и стоимости капитала) на уровне, позволяющем обеспечить эффективное финансирование в целях инвестирования в новую или развивающуюся инфраструктуру (п. 2 viii) раздела II и п. 3 vi) раздела III Doc 9082). Кроме того, расходы, связанные непосредственно с надзорными функциями (надзор за обеспечением безопасности полетов, авиационной безопасностью и экономический надзор) в отношении аэропортового и аэронавигационного обслуживания могут, по усмотрению государства, включаться в структуру расходов аэропорта или поставщика аэронавигационного обслуживания (п. 2 x) раздела II и п. 3 vii) раздела III Doc 9082).

2.4 В том, что касается аэропортовых сборов, следует включать только расходы на оборудование и обслуживание общего пользования в международных воздушных перевозках и исключать расходы на оборудование или помещения, которые арендованы или используются на особых условиях, и за которые взимается отдельная плата; платежеспособность пользователей не должна приниматься во внимание до тех пор, пока все расходы не будут полностью подсчитаны и распределены на объективной основе. На этом этапе необходимо принимать во внимание платежные возможности соответствующих государств и населения с учетом того, что любое государство или полномочный орган, взимающий сборы, могут не полностью возмещать понесенные расходы, исходя из признания выгоды, полученной в местном, региональном или национальном масштабе (п. 2 iii) и п. ix) раздела II Doc 9082).

2.5 В том, что касается сборов за аэронавигационное обслуживание, расходы, которые следует принимать во внимание, должны быть расходами, оцениваемыми в отношении средств и служб, включая спутниковые службы, предоставляемых и внедряемых согласно Региональному аэронавигационному плану (планам) ИКАО, дополненному при необходимости, во исполнение рекомендаций соответствующего регионального совещания ИКАО, утвержденных Советом. Любые другие виды средств и обслуживания, если они не предоставляются по заявке эксплуатанта воздушных судов, следует исключать, как следует исключать расходы на средства или обслуживание, предоставляемые по контракту или самими перевозчиками, а также любые чрезмерные расходы, связанные со строительством, эксплуатацией или техническим обслуживанием. Кроме того, если это представляется возможным, следует отдельно устанавливать расходы на аэронавигационное обслуживание, предоставляемое воздушным судам на маршруте, при подходе и в районе аэродрома. Наконец, расходы на авиационное метеорологическое

обеспечение (МЕТ), службы аэронавигационной информации (САИ) и прочие вспомогательные виды обслуживания следует также устанавливать отдельно (п. 3 ii), 3 iii) и 3 iv) раздела III Doc 9082).

2.6 Независимо от принципов увязки сборов с расходами и защиты прав потребителей от взимания сборов за не существующие или не предоставленные средства (как в настоящее время, так и в будущем), при определенных обстоятельствах можно использовать предварительное финансирование проектов, а именно, когда это является наиболее целесообразным способом финансирования долгосрочных крупномасштабных инвестиций, при условии наличия твердых гарантий (п. 23 раздела I Doc 9082).

2.7 Подробный инструктивный материал по финансированию инфраструктуры аэропортов и аэронавигационных служб приводится в *Руководстве по экономике аэропортов* (Doc 9562) и в *Руководстве по экономическим аспектам аэронавигационного обслуживания* (Doc 9191). В этих руководствах рассматриваются различные аспекты финансирования, которые необходимо учитывать при инвестировании в инфраструктурные проекты, необходимые для предоставления усовершенствованного аэропортового и аэронавигационного обслуживания.

2.8 Наконец, в том, что касается GNSS, Совет ИКАО приняла временную политику распределения дополнительных расходов в отношении более усовершенствованных видов GNSS. Ниже приводится краткое изложение временной политики:

- a) основные виды обслуживания GNSS, как общее благо, будут предоставляться многим категориям пользователей безвозмездно, а более усовершенствованные виды обслуживания GNSS (включая обслуживание в рамках систем функционального дополнения), требующие более высокого качества обслуживания и, следовательно, более высоких затрат, будут в большинстве случаев оплачиваться всеми их пользователями;
- b) дополнительные расходы на более усовершенствованные виды обслуживания GNSS следует распределять среди всех пользователей, которые фактически могут извлекать выгоды из них. Такое распределение расходов следует осуществлять на региональном уровне с учетом требований различных категорий пользователей, при этом уровень обслуживания можно корректировать с тем, чтобы удовлетворять различным требованиям;
- c) до какого-либо возмещения расходов за счет гражданской авиации следует обсудить и согласовать вопросы распределения расходов среди всех пользователей посредством транспарентных переговоров и консультаций между поставщиком обслуживания GNSS и представителями гражданской авиации, а также других категорий пользователей;
- d) любое распределение и итоговое возмещение расходов следует осуществлять в соответствии с политикой ИКАО в отношении сборов за аэронавигационное обслуживание в целях обеспечения того, чтобы гражданской авиации предлагалось оплачивать только свою справедливую долю соответствующих расходов согласно разумным принципам бухгалтерского учета, не допуская дискриминации международной гражданской авиации в сравнении с другими видами международного транспорта и другими группами пользователей;

- е) после установления доли гражданской авиации распределение расходов среди участвующих государств (или ANSP) и по различным этапам полета следует производить в соответствии с существующей политикой и инструктивным материалом ИКАО. Затем ANSP могут возмещать расходы за счет пользователей в рамках существующих систем взимания сборов.

3. **ВЫВОД**

- 3.1 В свете вышеизложенного обсуждения вопроса можно сделать следующий вывод:

Политика и инструктивный материал ИКАО в отношении финансирования инфраструктуры воздушного транспорта с использованием сборов за аэропортовое и аэронавигационное обслуживание, предварительного финансирования проектов и распределения расходов на GNSS сохраняют свою актуальность.

4. **РЕКОМЕНДАЦИИ**

- 4.1 Конференции предлагается рассмотреть следующие рекомендации:

- а) государствам следует продолжать внедрять в зависимости от того, что применимо и в зависимости от национальных условий, соответствующую политику и инструктивный материал для финансирования воздушного транспорта с использованием сборов за аэропортовое и аэронавигационное обслуживание;
- б) ИКАО следует предпринять все надлежащие меры для обеспечения широкой осведомленности и информирования об этой политике.

— КОНЕЦ —