



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

КОНФЕРЕНЦИЯ ПО ЭКОНОМИКЕ АЭРОПОРТОВ И АЭРОНАВИГАЦИОННОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ

Монреаль, 15–20 сентября 2008 года

- Пункт 3 повестки дня. **Конкретные проблемы экономики аэронавигационного обслуживания и управления им**
Пункт 3.3 повестки дня. **Системы распределения расходов и взимания сборов**

КАТЕГОРИЗАЦИЯ ВИДОВ ОБСЛУЖИВАНИЯ В ЦЕЛЯХ РАСПРЕДЕЛЕНИЯ РАСХОДОВ И ВЗИМАНИЯ СБОРОВ

(Представлено Секретариатом)

АННОТАЦИЯ

В настоящем документе обсуждается вопрос о категоризации аэронавигационного обслуживания в целях распределения расходов и ее последствия в отношении системы взимания сборов. Поставщики аэронавигационного обслуживания (ANSP) могут распределять расходы в соответствии с традиционными категориями обслуживания (например, обслуживание, связанное с управлением воздушным движением в зоне аэродрома, управление заходом на посадку и районное диспетчерское обслуживание) или использовать альтернативную категоризацию видов обслуживания, основанную на участках воздушного пространства или этапах полета. Принятие альтернативной категоризации может привести к повышению уровня транспарентности и улучшению увязки расходов с обслуживанием при распределении расходов и даст ANSP возможность диверсифицировать свои сборы в зависимости от категории обслуживания (например, зональные сборы). В документе делается вывод о том, что использование альтернативной категоризации и соответствующих зональных сборов может привести к более эффективному использованию ресурсов, особенно в перегруженных или сложных воздушных пространствах. Делается также вывод о том, что ИКАО следует разработать дополнительный инструктивный материал по этому вопросу.

Действия Конференции приводятся в п. 4.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Связанные с предоставлением аэронавигационного обслуживания расходы могут варьироваться в зависимости от участков воздушного пространства и их сложности, а также от этапов полета. Конференция по экономике аэропортов и аэронавигационного обслуживания (ANSPConf 2000) рекомендовала, чтобы ИКАО охватила инструктивным материалом распределение расходов с целью отражения недавних событий в организациях аэронавигационного обслуживания и практики взимания сборов. Соответственно, в качестве альтернативы традиционным категориям обслуживания был разработан вариант распределения расходов, который включен в пп. 6.47–6.52 *Руководства по экономическим аспектам аэронавигационного обслуживания* (Дос 9161).

1.2 В документе обсуждается категоризация обслуживания на основе участков воздушного пространства и этапов полета и их последствий для системы взимания сборов.

2. ОБСУЖДЕНИЕ

2.1 Распределение расходов традиционно следовало за категоризацией видов обслуживания, приведенной в добавлении 2 к *Политике ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание* (Дос 9082), а именно: разделением обслуживания воздушного движения на аэродромное диспетчерское обслуживание, диспетчерское обслуживание подхода и районное (на маршруте) диспетчерское обслуживание. В п. 38 документа Дос 9082 рекомендуется, чтобы расходы на аэронавигационное обслуживание, предоставляемое во время операций воздушных судов, связанных с заходом на посадку и в районе аэродромов, определялось отдельно.

2.2 Напротив, альтернативная категоризация видов обслуживания предполагает разбивку обслуживания воздушного движения на пять категорий, основанных на участках воздушного пространства и этапах полета. Альтернативные категории обслуживания состоят из: аэродромного диспетчерского обслуживания; радиолокационного обслуживания захода на посадку/в зоне аэродрома; обслуживания на маршруте в нижней части воздушного пространства; обслуживания в верхней части воздушного пространства и обслуживания в океаническом воздушном пространстве. Цель данной категоризации заключается в повышении уровня прозрачности и увязки расходов с видами обслуживания.

2.3 Принятие альтернативных категорий обслуживания в целях распределения расходов может также привести к изменению поставщиками аэронавигационного обслуживания (ANSP) схем взимания сборов. В то время как при традиционной категоризации, как правило, существуют только два отдельных сбора (например, сборы за обслуживание подхода/аэродромное диспетчерское обслуживание и маршрутные сборы), альтернативная категоризация обслуживания позволит ANSP диверсифицировать их схемы взимания сборов в зависимости от альтернативных категорий обслуживания. Это может привести к уменьшению перекрестного субсидирования между различными категориями пользователей и типами воздушных судов и более эффективному использованию ресурсов.

2.4 Одна из возможностей будет заключаться во внедрении зональных сборов или дифференцированных сборов, например отдельные маршрутные сборы за верхнее и нижнее

воздушное пространство или за океаническое воздушное пространство¹. По сравнению с единым маршрутным сбором, взимаемым с пролета над государством или районом полетной информации (РПИ), основанным на традиционной категоризации, применение более высоких сборов к нижнему воздушному пространству и менее высоких сборов к верхнему воздушному пространству может в большей степени отражать расходы. Это объясняется тем, что ресурсы, необходимые для предоставления обслуживания в верхнем воздушном пространстве, как правило, менее обременительны по сравнению с теми, которые требуются для обслуживания в нижнем воздушном пространстве, где наблюдается большой объем набирающих высоту/снижающихся воздушных судов. Зональные сборы, применяемые особенно в перегруженном или сложном воздушном пространстве, могут способствовать более эффективному использованию воздушного пространства посредством посылки более четких сигналов пользователям о расценках.

2.5 Вместе с тем применение зональной категоризации обслуживания и соответствующих зональных сборов связано с рядом вопросов, которые требуют решения. Прежде всего, в отдельных случаях распределение расходов усложнится, что приведет к увеличению административных затрат. Во-вторых, потенциальный риск, связанный с зональными сборами, заключается в том, что они могут вызвать проблемы эксплуатационного характера, которые приведут к тому, что пользователи будут занимать неэффективные маршруты в целях обхода более дорогостоящего воздушного пространства. В-третьих, взимание сборов по более высоким ставкам в нижнем воздушном пространстве может оттолкнуть пользователей, имеющих маргинальную прибыль, и быть воспринято как несправедливость теми, у кого нет иного выбора, кроме как выполнять полеты в нижнем воздушном пространстве.

2.6 Кроме того, способы распределения расходов на международной основе существенно отличаются друг от друга и в определенных обстоятельствах введение зональных сборов может оказаться нецелесообразным. Как отмечается в п. 39 ii) документа Doc 9082, каждое государство само определяет целесообразность, время и размер взимаемых сборов, а также уровень, на котором будут вводиться любые сборы за аэронавигационное обслуживание. В конечном счете, именно государство и его ANSP принимает решение в зависимости от их обстоятельств о целесообразности введения зональных сборов после консультаций со всеми заинтересованными сторонами.

2.7 Для того чтобы государства и их поставщики обслуживания оценили за и против использования альтернативной категоризации обслуживания и зональных сборов, необходимо обновить существующий инструктивный материал по распределению расходов в документе Doc 9161.

3. **ВЫВОДЫ**

3.1 Из вышеприведенного рассмотрения вопроса можно сделать следующие выводы:

- а) государства могут рассмотреть возможность использования альтернативной категоризации обслуживания и соответствующих зональных сборов, в зависимости от их конкретных обстоятельств, например, в перегруженных или сложных воздушных пространствах, в целях создания системы взимания

¹ Недавно принятое Европейской комиссией (ЕС) правило № 1794/2006 о единой схеме взимания сборов за аэронавигационное обслуживание признает концепцию взимания сборов по зонам. Кроме того, правилом допускается определение государствами отдельных зон взимания сборов за обслуживание, предоставляемое в "сложных узловых районах".

сборов, в большей степени увязанной с расходами, и эффективного использования ресурсов;

- b) ИКАО следует расширить инструктивный материал по распределению расходов между участками воздушного пространства и/или этапами полета, а также разработать новый инструктивный материал по зональным сборам.

4. **ДЕЙСТВИЯ КОНФЕРЕНЦИИ**

- 4.1 Конференции предлагается рассмотреть и принять выводы в п. 3.1.

— КОНЕЦ —