



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

РОЛЬ ВЕСА ВОЗДУШНОГО СУДНА В ФОРМУЛАХ ИСЧИСЛЕНИЯ СБОРА

(Представлено Секретариатом)

АННОТАЦИЯ

В настоящем документе рассматриваются обоснования, лежащие в основе практики включения веса воздушного судна в формулы определения сбора за аэронавигационное обслуживание, и уместность нынешнего текста в *Политике ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание* (Дос 9082). Государства придерживаются различных мнений в отношении роли веса воздушного судна в формулах исчисления сборов. Конференции предлагается рассмотреть возможность достижения единой позиции по этому спорному вопросу.

Действия Конференции приведены в п. 3.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Существующие схемы определения сбора за маршрутное обслуживание, как правило, основаны на формуле, включающей вес воздушного судна и пролетаемое расстояние, а большинство сборов за диспетчерское обслуживание подхода и аэродромное диспетчерское обслуживание также включают фактор веса. Вопрос о значении фактора веса воздушного судна в формулах определения сборов, особенно в перегруженном или сложном воздушном пространстве, поднимался уже неоднократно. Некоторые государства полагают, что нынешняя формулировка в *Политике ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание* (Дос 9082) является довольно жесткой, в то время как другие считают, что она является достаточно гибкой и позволяет устанавливать сборы с учетом конкретных обстоятельств.

1.2 В настоящем документе показаны обоснования, лежащие в основе практики включения фактора веса воздушного судна в формулы исчисления сборов за аэронавигационное обслуживание, рассмотрена уместность нынешнего текста в документе Doc 9082 и описаны различные мнения, упомянутые в п. 1.1.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Вес воздушного судна считается обоснованным параметром исчисления сбора, так как он отражает ценность обслуживания для пользователей. Ценность предоставленного обслуживания возрастает с возрастанием полезной емкости воздушного судна, и поскольку вес воздушного судна, как правило, находится в приблизительной зависимости от коммерческой загрузки, он может являться хорошим средством определения ценности/объема обслуживания. Поэтому использование веса воздушного судна в формулах исчисления сбора позволяет распределять стоимость аэронавигационного обслуживания между пользователями в зависимости от объема получаемого обслуживания.

2.2 Однако стоимость предоставления аэронавигационного обслуживания не находится в прямой зависимости от веса воздушного судна. Например, сопровождение крупного воздушного судна в воздушном пространстве не сложнее сопровождения более легкого воздушного судна в том же самом воздушном пространстве¹. Поскольку вес воздушного судна включен в формулу сбора, тяжелые суда "платят" больше за аэронавигационное обслуживание, нежели более легкие воздушные суда. Это означает, что сборы, оплачиваемые за тяжелые воздушные суда, перекрестным образом субсидируют сборы, взимаемые за более легкие воздушные суда.

2.3 Поэтому в пп. 44 и 45 документа Doc 9082 сделана попытка сбалансировать стоимость обслуживания и объем обслуживания путем предоставления указаний относительно фактора веса (т. е. в какой степени вес воздушного судна должен приниматься во внимание). В обобщенном виде действующая политика предусматривает, что:

- a) сборы за обслуживание подхода/аэродромное обслуживание "могут" (в тексте на английском языке употреблено слово "could" – прим. перев.) учитывать вес воздушного судна, однако меньше, чем в прямой пропорции (см. п. 44);
- b) сборы за маршрутное обслуживание "должны" (в тексте на английском языке употреблено слово "should" – прим. перев.) учитывать вес воздушного судна, но менее, чем пропорционально, по отношению к относительной полезной емкости воздушного судна, т. е. пассажироместности, которая, как правило, зависит менее, чем пропорционально, от веса воздушного судна (см. п. 45).

2.4 Что касается отмеченного в п. 2.3 различия между терминами "могут" и "должны", возможное объяснение может заключаться в том, что первоначально текст относительно сборов за обслуживание подхода/аэродромного обслуживания содержался в аэропортовом разделе

¹ Может существовать небольшая проблема, связанная с турбулентностью следа, так как в отличие от малых воздушных судов более крупным воздушным судам может потребоваться увеличенное эшелонирование. Это особенно может относиться к обслуживанию полетов в сложном воздушном пространстве с большим количеством воздушных судов, выполняющих набор высоты или снижение, а также когда аэронавигационное обслуживание предоставляется в аэропортах, работающих с пропускной способностью, близкой к максимальной.

документа Doc 9082. Общая политика в отношении аэропортовых сборов предусматривает – и всегда предусматривала, – что шкала посадочных сборов "должна" быть в прямой пропорциональной зависимости от веса воздушного судна. Это положение распространялось и на сборы за диспетчерское обслуживание подхода и аэродромное диспетчерское обслуживание до 2-го издания документа Doc 9082, опубликованного в 1981 году. В то время текст о сборах за диспетчерское обслуживание подхода/аэродромное диспетчерское обслуживание, оставаясь по-прежнему в аэропортовом разделе документа Doc 9082, был выделен в отдельный подпункт, помещенный сразу после подпункта о сборах за посадку. Главный смысл отдельного положения о сборах за диспетчерское обслуживание подхода/аэродромное диспетчерское обслуживание заключался в признании того, что этот компонент сборов, связанных с аэропортовым обслуживанием, не должен учитывать вес воздушного судна в такой же степени, что и сборы за посадку, а не в том, чтобы посредством слова "могут" показать, что в обычных условиях вес не следует учитывать.

2.5 Позиции государств относительно различия между "могут" и "должны" разошлись. Некоторые стремятся к пересмотру п. 45 документа Doc 9082, так как, по их мнению, нынешний текст является слишком жестким и формулировка относительно веса воздушного судна должна быть более гибкой; поэтому они считают, что терминологию следует согласовать и в п. 45 по сборам за маршрутное обслуживание слово "должны" следует заменить на слово "могут".

2.6 Некоторые другие государства придерживаются мнения о том, что п. 46 документа Doc 9082, перечисляющий некоторые исключения, касающиеся использования как фактора веса, так и фактора расстояния при исчислении маршрутных сборов, уже обеспечивает значительную гибкость и позволяет государствам определять структуру сборов в соответствии с их конкретными обстоятельствами и что отход от традиционных схем определения сборов с целью учета исключительных обстоятельств, таких как перегруженность и обслуживание в пиковые периоды, возможен в рамках гибкости, предусмотренной в действующей политике, включая уменьшение или даже устранение факторов веса и пролетаемого расстояния.

3. **ДЕЙСТВИЯ КОНФЕРЕНЦИИ**

3.1 Конференции предлагается рассмотреть возможность достижения консенсуса относительно роли веса воздушного судна для целей установления сборов за аэронавигационное обслуживание и, в частности:

- a) рассмотреть уместность формулировок относительно веса воздушного судна, содержащихся в пп. 44, 45 и 46 документа Doc 9082; или
- b) рассмотреть возможность согласования терминологии в пп. 44, 45 и 46.

3.2 Конференция может также рассмотреть возможную рекомендацию ИКАО о проведении исследования относительно применения фактора веса воздушного судна поставщиками аэронавигационного обслуживания во всем мире с целью выявления наилучшей практики, а также определения целесообразности внесения каких-либо изменений в документ Doc 9082 или необходимости разработки дополнительных инструкций для государств.