



CEANS-WP/83

18/9/08

Revision 1

19/9/08

КОНФЕРЕНЦИЯ ПО ЭКОНОМИКЕ АЭРОПОРТОВ И АЭРОНАВИГАЦИОННОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ

Монреаль, 15–20 сентября 2008 года

ПРОЕКТ ДОКЛАДА ПО ПУНКТУ 3.3 ПОВЕСТКИ ДНЯ

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

Примечание. Рассмотрение этого пункта было разделено на три части: 1) Категоризация видов обслуживания в целях распределения расходов и взимания сборов; 2) Роль веса воздушного судна в формулах исчисления сборов и 3) Меры стимулирования, которые могут применяться как к поставщикам обслуживания, так и к пользователям.

ЧАСТЬ I. КАТЕГОРИЗАЦИЯ ВИДОВ ОБСЛУЖИВАНИЯ В ЦЕЛЯХ РАСПРЕДЕЛЕНИЯ РАСХОДОВ И ВЗИМАНИЯ СБОРОВ

3.3.1 Документация

Секретариат (WP/13) рассмотрел вопрос о категоризации аэронавигационного обслуживания в целях распределения расходов и ее последствия для системы взимания сборов. ANSP могут распределять расходы в соответствии с традиционными категориями обслуживания (например, аэродромное диспетчерское обслуживание, диспетчерское обслуживание захода 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 сделан вывод о том, что использование альтернативной категоризации и соответствующих зональных сборов может привести к более эффективному использованию ресурсов, особенно в перегруженном или сложном воздушном пространстве. Было также предложено, чтобы ИКАО разработала дополнительный инструктивный материал по данному вопросу.

Члены ЛАКГА (WP/40) изложили разработанные методики оценки стоимости аэропортового и аэронавигационного обслуживания в регионе и заявили, что категоризация обслуживания на основе участков воздушного пространства и этапов полета будет зависеть от характеристик конкретного воздушного пространства с потребностью в соответствующем определении каждой категории обслуживания и в транспарентном и объективном учете сметных расходов.

Европейская комиссия (WP/56, информационный документ) представила информацию по этому пункту (см. п. 3.4.1).

3.3.2 Обсуждение

3.3.2.1 Была высказана озабоченность относительно возможного нарушения конкурентоспособности, что может явиться результатом применения новых категорий обслуживания для целей взимания сборов. Такая система также может создать дополнительную административную нагрузку как для поставщиков, так и для пользователей, вызвать количественный рост сборов, повышение сборов и иметь непредусмотренные последствия из-за неэффективных маршрутов, в частности, в отношении экологической эффективности.

3.3.2.2 По мнению нескольких государств, существующий инструктивный материал в пп. 6.47–6.52 документа ИКАО *"Руководство по экономическим аспектам аэронавигационного обслуживания"* (Doc 9161) является достаточным и на данном этапе его не требуется расширять. Другие выступавшие приводили доводы относительно того, что использование альтернативных категорий обслуживания не является обязательным, но откроет новые возможности. Цель заключается в том, чтобы расширить инструктивный материал для того, чтобы отразить новые условия взимания сборов, но в то же время признавая преимущества и недостатки, связанные с его реализацией в будущем.

3.3.2.3 Секретариат разъяснил, что альтернативная категоризация видов обслуживания в первую очередь была разработана для целей распределения расходов и взимания сборов, однако также и как средство повышения эффективности аэронавигационной системы.

3.3.2.4 Конференция одобрила выводы, предложенные в документе WP/13, имея при этом в виду, что потребуется разработка дополнительного инструктивного материала для изучения всех аспектов альтернативной категоризации видов обслуживания, включая возможные негативные и позитивные последствия для поставщиков и пользователей. Наличие достаточной информации по этому вопросу поможет государствам сделать соответствующий выбор.

3.3.3 Рекомендация

3.3.3.1 На основе представленной документации и проведенной дискуссии о категоризации видов обслуживания в целях распределения расходов и взимания сборов в рамках пункта 3.3 повестки дня Конференция приняла следующую рекомендацию:

РЕКОМЕНДАЦИЯ 11. КАТЕГОРИЗАЦИЯ ВИДОВ ОБСЛУЖИВАНИЯ В ЦЕЛЯХ РАСПРЕДЕЛЕНИЯ РАСХОДОВ И ВЗИМАНИЯ СБОРОВ

КОНФЕРЕНЦИЯ РЕКОМЕНДУЕТ:

- a) Государства могут рассмотреть возможность использования альтернативной категоризации обслуживания и соответствующих зональных сборов, в зависимости от их конкретных обстоятельств, например, в перегруженном или сложном воздушном пространстве, в целях создания системы взимания 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.

ЧАСТЬ II. РОЛЬ ВЕСА ВОЗДУШНОГО СУДНА В ФОРМУЛАХ ИСЧИСЛЕНИЯ СБОРОВ

3.3.4 Документация

Секретариат (WP/14) рассмотрел обоснования, лежащие в основе практики включения веса воздушного судна в формулы определения сборов за аэронавигационное обслуживание, и релевантность нынешнего текста в документе Дос 9082. Поскольку государства придерживаются различных мнений в отношении роли веса воздушного судна в формулах исчисления сборов, Конференции предлагалось рассмотреть возможность достижения единой позиции по этому спорному вопросу.

53 африканских государства (WP/62) обратились к ИКАО с просьбой провести исследование о целесообразности применения ANSP во всем мире значений веса воздушного судна с целью установления и определения наилучшей практики, обеспечивающей стабильность предоставления адекватного аэронавигационного обслуживания независимо от различий в структуре воздушных перевозок.

Члены ЛАКГА (WP/40) заявили, что в тех случаях, когда данные о пролетаемом расстоянии или типах воздушных судов являются однородными, в формулы исчисления сборов за аэронавигационное обслуживание могут не включаться элементы либо пролетаемого расстояния, либо веса воздушного судна, либо оба элемента в зависимости от обстоятельств.

МСДА (WP/25) считал, что никакие поправки к содержащимся в документе Дос 9082 указаниям относительно формулы взимания сборов за обслуживание на маршруте, направленные на исключение фактора веса воздушного судна, не должны вноситься без получения полных вспомогательных данных и представления финансовых анализов или моделей, которые определяют последствия вариантов для формул исчисления сборов.

Мали (WP/43, информационный документ) представила информацию по этому пункту (см. п. 3.1.1).

3.3.5 Обсуждение

3.3.5.1 Конференция рассмотрела возможность достижения консенсуса относительно роли веса воздушного судна для целей установления сборов за аэронавигационное обслуживание, в частности, с учетом существующей формулировки в пп. 44, 45 и 46 документа Дос 9082, касающейся веса воздушного судна.

3.3.5.2 По этому вопросу имела место продолжительная дискуссия. По мнению некоторых выступавших, существующий инструктивный материал, основанный не только на связи с расходами, но также и на полезной емкости воздушных судов и ценности обслуживания, отражает способность пользователей платить, а деловая авиация, использующая реактивные воздушные суда, обладает финансовой возможностью платить столько же, сколько перевозчики, которые используют более крупные воздушные суда. В соответствии с данной точкой зрения политика ИКАО должна быть более гибкой в части использования веса воздушных судов для сборов за аэронавигационное обслуживание. По мнению других выступавших, изменять существующую политику нет необходимости, поскольку она предусматривает равноправие в системе установления сборов, а устранение элемента веса также устранил элемент равноправия. По их мнению, существующая формулировка в пп. 44, 45 и 46 документа Дос 9082 предусматривает достаточную гибкость относительно элемента веса для целей сборов и поэтому в какой-либо поправке нет необходимости.

3.3.5.3 Была высказана поддержка согласованию существующего текста в пп. 44, 45 и 46 документа Дос 9082, в частности, путем замены в п. 45 слова "должны" на "могут". Конференция приняла к сведению, что такое изменение обеспечит большую гибкость относительно роли веса воздушного судна для сборов за аэронавигационное обслуживание. В связи с этим проведение ИКАО исследования роли, которую играет вес воздушного судна при установлении сборов за аэронавигационное обслуживание, не получило поддержки на Конференции.

3.3.6 Рекомендация

3.3.6.1 На основе представленной документации и проведенной дискуссии о роли веса воздушного судна в формулах исчисления сборов в рамках пункта 3.3 повестки дня Конференция приняла следующую рекомендацию:

РЕКОМЕНДАЦИЯ 12. РОЛЬ ВЕСА ВОЗДУШНОГО СУДНА В ФОРМУЛАХ ИСЧИСЛЕНИЯ СБОРОВ

КОНФЕРЕНЦИЯ РЕКОМЕНДУЕТ:

- a) ИКАО следует изменить п. 45 документа Дос 9082 с целью обеспечения дополнительной гибкости относительно роли веса воздушного судна в установлении сборов за аэронавигационное обслуживание.
- b) ИКАО следует рассмотреть свой инструктивный материал, касающийся веса воздушного судна, и по необходимости скорректировать его.

ЧАСТЬ III. МЕРЫ СТИМУЛИРОВАНИЯ, КОТОРЫЕ МОГУТ ПРИМЕНЯТЬСЯ КАК К ПОСТАВЩИКАМ ОБСЛУЖИВАНИЯ, ТАК И К ПОЛЬЗОВАТЕЛЯМ

3.3.7 Документация

Секретариат (WP/15) рассмотрел приемлемость применения мер стимулирования как к ANSP, так и к пользователям. При условии правильной подготовки меры стимулирования могут явиться инструментом для оптимизации использования и предоставления аэронавигационного обслуживания, позволят сократить общие расходы на предоставление этого обслуживания и повысить его эффективность. В документе сделан вывод о том, что для достижения желаемых результатов от применения мер поощрения государствам следует обеспечить соответствие мер стимулирования принципам ИКАО, изложенным в документе Doc 9082, а также их заявленным целям, чтобы планируемые выгоды покрывали расходы на реализацию мер стимулирования в разумные сроки. Для подкрепления этого вывода было предложено внести поправку в текст документа Doc 9082 и разработать инструктивный материал, касающийся стимулирования.

Мали (WP/43, информационный документ) представила информацию по этому пункту (см. п. 3.1.1).

3.3.8 Обсуждение

3.3.8.1 Выражено общее согласие с основной идеей документа WP/15 о пользе мер стимулирования для ANSP и пользователей воздушного пространства, а также о необходимости обеспечения надлежащего введения таких мер в целях предотвращения потенциальных негативных последствий или злоупотребления. Обращено внимание на важность транспарентности и увязки с расходами при определении стимулов и на необходимость периодического пересмотра схем поощрения. В отношении поправки к п. 41 v) документа Doc 9082, предложенной в документе WP/15, несколько государств подтвердили, что меры стимулирования, охватывающие ANSP, еще широко не используются, и поэтому существующий инструктивный материал ИКАО является достаточным для рассмотрения данного вопроса. Конференция согласилась с тем, что в настоящее время нет необходимости вносить поправку.

3.3.8.2 Проведена обширная дискуссия относительно формулировки проекта выводов с тем, чтобы правильно отразить цель документа WP/15 и связанные с ним рекомендуемые действия. Конференция согласовала компромиссный текст проекта рекомендации.

3.3.9 Рекомендация

3.3.9.1 На основе представленной документации и проведенной дискуссии о мерах стимулирования, которые могут применяться как к поставщикам обслуживания, так и к пользователям, в рамках пункта 3.3 повестки дня Конференция приняла следующую рекомендацию:

РЕКОМЕНДАЦИЯ 13. МЕРЫ СТИМУЛИРОВАНИЯ, КОТОРЫЕ МОГУТ ПРИМЕНЯТЬСЯ КАК К ПОСТАВЩИКАМ ОБСЛУЖИВАНИЯ, ТАК И К ПОЛЬЗОВАТЕЛЯМ

КОНФЕРЕНЦИЯ РЕКОМЕНДУЕТ:

- a) Государствам рекомендуется вводить в рамках осуществляемого ими экономического надзора соответствующие формы поощрения поставщиков аэронавигационного обслуживания и пользователей в целях оптимизации использования и предоставления аэронавигационного обслуживания, сокращения общих расходов на такое обслуживание и повышения его эффективности.
- b) Государствам следует обеспечить, чтобы при введении поставщиками аэронавигационного обслуживания схем поощрения для пользователей они соответствовали принципам, изложенным в документе Doc 9082. Схемы поощрения должны быть транспарентными и подвергаться периодическим пересмотрам, а предполагаемые выгоды должны компенсировать расходы, связанные с поощрением, в разумные сроки.

— КОНЕЦ —