



**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ**

**АССАМБЛЕЯ — 39-Я СЕССИЯ**

**ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

**Пункт 39 повестки дня. Экономическое регулирование международного воздушного транспорта. Политика**

**"ОКНА" АЭРОПОРТОВ**

(Представлено Международным советом аэропортов (МСА))

**КРАТКАЯ СПРАВКА**

Эксплуатанты аэропортов хотят повысить эффективность в распределении и использовании пропускной способности, которую они создают, поддерживают и эксплуатируют, что в свою очередь влияет на такие вопросы, как обслуживаемые пункты назначения, емкости воздушного судна, конкуренция, задержки воздушных судов, стоимость и уровень сервиса в пассажирских терминалах, развитость сети воздушного транспорта и полное использование выделенных "окон".

Международный совет аэропортов (МСА) желает взаимодействовать с государствами и заинтересованными сторонами для улучшения отраслевого руководства о выделении "окон" и изучить способы модернизации критериев распределения для решения эволюции отрасли и новых вызовов.

**Действия:** Ассамблее предлагается согласовать рекомендацию, изложенную в п. 3.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью "Экономическое развитие воздушного транспорта"
<i>Финансовые последствия</i>	Отсутствуют
<i>Справочный материал</i>	Неприменимо

<sup>1</sup> Тексты на русском, английском, арабском, испанском, китайском и французском языках представлены МСА.

## 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Некоторые государства и содружества государств приняли правила, регулирующие распределение "окон" в аэропортах, которые вместе с тем наталкиваются на ограничения пропускной способности. Эти правила в разной степени принимают во внимание отраслевые принципы, предусмотренные глобальными принципами ИАТА по распределению "окон", которые существуют уже в течение многих лет в целях согласования вопросов координации "окон" аэропорта.

1.2 Структура отрасли воздушного транспорта коренным образом изменилась за последние двадцать пять лет за счет роста, совершенствования технологий, либерализации и дерегулирования, в равной мере трансформируя в результате конкурентного давления авиакомпании и аэропорты. Эксплуатанты аэропорта, являясь поставщиками инфраструктуры, переходят в полноправный бизнес, располагают сильной и легитимной экономической и социальной заинтересованностью, чтобы управлять своими активами для удовлетворения не только интересов авиакомпаний, но и пассажиров, а также местного населения, обслуживающих аэропорты. Касательно аэропортов, находящихся в собственности частных инвесторов, это ожидание также мотивировано и обосновано риском вложения средств и управления капиталоемким бизнесом.

1.3 С увеличением объема международных воздушных перевозок повышается перегруженность как воздушного пространства, так и аэропортов. В связи с ожидаемым ростом спроса во всем мире, особенно на развивающихся рынках, таких как Латинская Америка и Азия, аэропорты этих районов испытывают такие же проблемы, как и у своих конкурентов в Европе и Северной Америке.

1.4 Во всем мире около 300 аэропортов напрямую зависят от принципов координации аэропорта. Из этих аэропортов порядка 120 имеют статус второго уровня, где осуществляется добровольная координация расписания.

1.5 Около 180 аэропортов по всему миру классифицируются со статусом третьего уровня, где "окно" выделяется координатором аэропорта для каждого прилета или вылета. Количество "окон", которые могут быть выделены, определяется параметрами координации (декларация емкости) до начала сезона и не должно быть превышено координатором аэропорта. В этом случае, согласно отраслевых инструкций, эксплуатант аэропорта больше не имеет прямого влияния на распределение и использование предоставленной недостаточной пропускной способности. Во многих странах эксплуатанты аэропортов не являются даже органом, который декларирует емкости, то есть количество "окон", которые будут доступны для рынка.

1.6 Тем не менее в соответствии с отраслевыми инструкциями, назначение уровня координации должно основываться на тщательном анализе пропускной способности, который принимает во внимание способность инфраструктуры аэропорта удовлетворить спрос на требуемом уровне обслуживания, например, учет времени ожидания в очереди, уровня перегрузки или задержки. Назначение статуса третьего уровня следует рассматривать как крайнюю меру, когда другие способы уменьшить или устранить необходимость координации аэропорта отсутствуют.

1.7 Немаловажным является тот факт, что оптимизация использования существующей пропускной способности является важным шагом, но не обеспечит в достаточной степени пропускную способность для удовлетворения будущего спроса на рынке.

Предварительным условием в отрасли являются планирование и обеспечение пропускной способности аэропорта, в особенности на быстро растущих рынках, состоящие в том, чтобы на конкурсной основе удовлетворять прогнозируемый в будущем спрос на воздушный транспорт.

## 2. ОСНОВНАЯ ЧАСТЬ

2.1 Эксплуатанты аэропортов хотят способствовать максимально возможной эффективности использования инфраструктуры, которую они построили, что подразумевает полное и эффективное использование всех "окон". Эксплуатанты аэропорта также будут нацелены на увеличение пропускной способности для удовлетворения спроса, но по разным причинам они могут быть ограничены в этом.

2.2 Распределение "окон", в свою очередь, влияет на такие вопросы, как обслуживаемые аэропорты назначения, количество посадочных мест в воздушных судах, конкуренция, задержки воздушных судов, уровень обслуживания в терминалах, пропускная способность перрона, а также уровень шума и выбросов. Эффективное распределение "окон" способствует удовлетворению требований заинтересованных сторон авиационной отрасли, но само по себе не является достаточным условием, так как эксплуатанты аэропортов должны также учитывать социальное и экономическое благосостояние потребителей и местного населения, с которыми они взаимодействуют на ежедневной основе.

2.3 Кроме того, учитывая конкретные обстоятельства аэропортов и регионов, достаточная гибкость в данном вопросе должна быть обеспечена за счет учета местных правил, как это было продемонстрировано в Положении Европейского Союза о распределении "окон".

2.4 "Окно" аэропорта в настоящее время определяется как *"разрешение, которое дается координатором для запланированной операции, чтобы использовать весь спектр инфраструктуры аэропорта, необходимый для осуществления прилета и вылета в аэропорт третьего уровня на определенную дату и в определенное время"* (ИАТА WSG, 7-е издание, глава 1.6.1.). Определение "окно" аэропорта должно иметь явную ссылку не только на пользу эксплуатанта воздушного судна использовать инфраструктуру на определенную дату и в определенное время, но и на его обязательства использовать выделенную емкость. В соответствии с действующими руководящими принципами, неиспользование выделенных временных интервалов (следовательно, инфраструктуры аэропорта) не имеет никаких последствий для авиакомпаний в течение сезона, что может привести к неэффективному использованию пропускной способности аэропортов, экономическим последствиям для местного населения и эксплуатанта аэропорта, а также к потенциально неблагоприятным последствиям для конкурентоспособности аэропорта.

2.5 За пределами принципа "используй или уступай" расчет временных "окон", в случаях преждевременного или позднего прилета и вылета рейсов без оперативной причины, четко не определён, и эти расчеты осуществляются по усмотрению координатора "окон", в соответствии с собственными стандартами и местными правилами.

2.6 В контексте увеличения уровня загруженности на все большем количестве аэропортов, необходимо более широкое обсуждение между государствами и отраслью для улучшения существующих методов распределения "окон" и обеспечения наиболее эффективного использования имеющейся пропускной способности с точки зрения общей перспективы в будущем. Следует отметить о доступности инструментов для обеспечения одновременной

оптимизации различных критериев (например, влияние на развитость узловых операций, эксплуатационные вызовы, конкуренцию и экономическую ценность), что может позволить обеспечивать оптимальные результаты в соответствии с определенными целями эффективности.

2.7 Важные, в соответствии с действующими руководящими принципами отрасли, критерии для эффективного использования недостающей пропускной способности, такие как обслуживаемые пункты назначения, размеры воздушных судов или лучшее предложение для общественности, игнорируются или в лучшем случае рассматриваются в качестве дополнительных вторичных критериев. Эксплуатант каждого аэропорта должен иметь полномочия по собственному усмотрению расставлять вторичные приоритеты для использования координатором аэропорта.

2.8 Кроме того, следует изучить потенциальные преимущества альтернативных методов распределения при выделении "окон", например рыночные механизмы, которые были использованы в других областях для распределения ограниченных ресурсов наиболее эффективным образом.

2.9 В этом контексте МСА также считает, что при подписании новых соглашений о воздушном сообщении предоставление необходимых "окон" для новых услуг не должно стать частью этих соглашений, так как это может привести к искажению приоритетов при распределении "окон" и привести к непредсказуемым последствиям для других служб и операторов.

### 3. РЕКОМЕНДАЦИИ ДЛЯ АССАМБЛЕИ

3.1 Ассамблее предлагается:

- a) согласиться с тем, что при определении политики выделения "окон" и разработке инструктивных указаний по распределению "окон" интересы эксплуатантов аэропортов следует рассматривать совместно с интересами авиакомпаний с учетом общих преимуществ для пассажиров и сообществ;
- b) признать, что эксплуатант аэропорта является важным игроком местных правил распределения "окон" для удовлетворения потребности отдельного аэропорта и его пользователей. Местное сотрудничество приносит пользу всем сторонам, улучшая результаты с точки зрения эффективности оперативного и хозяйственного использования объектов аэропорта;
- c) рекомендовать внесение поправок в определение "окно" аэропорта с тем, чтобы понимание распределения "окон" содержало как разрешение эксплуатанту воздушного судна на использование необходимой инфраструктуры, так и обязанность эксплуатанта воздушного судна использовать выделенную мощность, с установлением санкций за преднамеренное неправильное использование;
- d) рекомендовать передать на рассмотрение Целевой группе вопросы исследования и оценки потенциальных выгод альтернативных методов распределения пропускной способности временных "окон" аэропорта.