



АССАМБЛЕЯ — 39-Я СЕССИЯ

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

**Пункт 40 повестки дня. Экономика аэропортов и аэронавигационного обслуживания.
Политика**

**МЕХАНИЗМ ЭКОНОМИЧЕСКИХ СТИМУЛОВ ДЛЯ ПОВЫШЕНИЯ КАЧЕСТВА
ОБСЛУЖИВАНИЯ В МЕЖДУНАРОДНЫХ АЭРОПОРТАХ БРАЗИЛИИ**

(Представлено Бразилией)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В этом рабочем документе рассматривается целесообразность создания повестки дня для обсуждения экономических стимулов, направленных на повышение качества аэропортового обслуживания, на примере бразильского опыта в области применения этих механизмов, а также их результатов.

Действия: Ассамблее предлагается:

- a) попросить Совет подготовить рабочую программу для обсуждения экономических стимулов, направленных на повышение качества аэропортового обслуживания;
- b) попросить Совет оценить возможность подготовки документа о передовой практике, связанной с механизмами экономических стимулов для повышения качества аэропортового обслуживания, который служил бы инструктивным материалом для государств-членов, интересующихся данным вопросом.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью D " <i>Экономическое развитие воздушного транспорта</i> "
<i>Финансовые последствия</i>	Дополнительных ресурсов не требуется
<i>Справочный материал</i>	Неприменимо

¹ Текст на испанском языке представлен Бразилией.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В соответствии с теорией регулирования на основе стимулов и характеристик эффективности деятельности государственные услуги, делегированные третьим сторонам и предоставляемые ими, должны регулироваться с помощью механизмов, действующих на уровне стимулов и показателей эффективности деятельности. Такие механизмы позволяют получать корректировку на основе результатов, а не средств их достижения, тем самым смягчая проблему неравномерности информации среди предприятий.

1.2 Аэропорты предоставляют разнообразные виды обслуживания. Информация о стоимости этого обслуживания должна приниматься во внимание при установлении сборов регулятором. Бразилия приняла концессионную модель для аэропортов с основной целью содействия инвестициям, но также и с целью проведения мероприятий по подготовке персонала, улучшению информационного обмена с пассажирами и авиакомпаниями, обучению, оптимизации процессов и процедур в данном секторе, а также повышению качества аэропортовой инфраструктуры.

1.3 Модель качества обслуживания, принятая правительством Бразилии, основана на определении параметров и показателей, используемых для оценки услуг, предоставляемых в аэропортах. Ее цель заключается в том, чтобы заложить в аэропортовые сборы результаты измерения QSI (индикатора качества обслуживания) через полученный данным аэропортом фактор качества (фактор C).

1.4 Ввиду актуальности и полезности этой темы цель настоящего документа заключается в создании повестки дня для официального обсуждения этого вопроса в контексте ИКАО с учетом полученных Бразилией позитивных результатов, и, таким образом, в содействии обмену информацией и проведению оценки других используемых моделей.

2. ПРИМЕНЕНИЕ ЭКОНОМИЧЕСКИХ СТИМУЛОВ ДЛЯ ПОВЫШЕНИЯ КАЧЕСТВА ОБСЛУЖИВАНИЯ

2.1 Знание механизмов стимулирования, которые страны используют для повышения эффективности обслуживания и установления целевых уровней качества обслуживания в своих аэропортах, важно для понимания различных рамок регулирования и результатов их применения.

2.2 В мировом масштабе регулирование в своем развитии пришло к нормативному подходу, включив в себя меры стимулирования и сдерживания с тем, чтобы добиваться от регулируемых предприятий желаемого поведения, которое обычно ассоциируется с улучшением качества обслуживания. Вот некоторые из главных задокументированных механизмов содействия повышению качества обслуживания в аэропортах: i) публичное информирование об уровнях обслуживания; ii) корректирование сборов в соответствии с каким-либо показателем, отражающим уровень предоставляемого обслуживания; iii) контракты, предусматривающие сокращение издержек; iv) снижение налоговой нагрузки; v) признание и присвоение приоритета будущим контрактам с государством (для аэропортов в новом владении); прочее.

2.3 Эти корректирующие меры, основанные на стимулах к повышению эффективности деятельности, поощряют применение регулируемыми предприятиями передовой практики в

области планирования и эксплуатации, а также достижение ими максимальной эффективности с учетом минимальных параметров качества обслуживания. Таким образом, существует сильная тенденция к постановке задач в области эффективности и качества обслуживания путем применения мер, предусматривающих штрафы или премии для регулируемых предприятий в зависимости от достижения или недостижения поставленных регулятором целей.

2.4 В Бразилии одна из главных проблем, связанных с регулированием, заключалась в определении того стимула, который следовало применять в целях содействия повышению качества обслуживания в аэропортах.

2.5 Поэтому в договорах об аэропортовых концессиях в стране было предусмотрено, что аэропортовые сборы подлежат ежегодному корректированию в целях сохранения согласованного экономического и финансового равновесия.

2.6 Экономическое регулирование в Бразилии относится только к авиационной деятельности (которая больше уязвима перед возможным злоупотреблением доминирующим положением на рынке). Поэтому бразильская модель никак не ограничивает развитие коммерческой деятельности в аэропортах.

2.7 Сборы регулируются в соответствии с широко признанной моделью ценового потолка, предусматривающей ограничение цен без дискриминации. Каждый аэропорт в Бразилии может установить шесть различных видов сборов: за посадку на борт (пассажиры), посадку (вес), парковку (вес), обработку груза, хранение, а также недавно учрежденный сбор за стыковку (пассажиры).

2.8 Эти сборы ежегодно корректируются по формуле, в которой учитываются три переменные величины: IPCA (индекс потребительских цен Бразилии), фактор X (фактор производительности) и фактор C (фактор качества). Корректирующая формула в итоге выглядит следующим образом: $IPCA - X - C$. Факторы X и C не влияют на сборы, связанные с обработкой груза и хранением.

2.9 В эту корректирующую формулу для сборов входит фактор C, связанный с качеством обслуживания, которое оценивается в аэропортах с помощью индикаторов QSI, устанавливаемых соответствующим договором концессии. Таким образом, концессионеры обязаны ежемесячно оценивать эффективность своей деятельности с помощью QSI.

2.10 Результаты, полученные посредством QSI, будут использоваться при расчете годового показателя достоверности фактора качества (фактор C), а их целью будет учет результатов деятельности аэропортов в расчете аэропортовых сборов.

2.11 Кроме того, фактор C может применяться в каждом отдельном случае на кумулятивной основе (аналогично ставке сложного процента) или некумулятивной основе (аналогично ставке простого процента). Бразилия утвердила вариант использования некумулятивной основы для всех аэропортов, применяющих эту модель.

2.12 Этот вариант является результатом понимания регулятором того, что уровень обслуживания, отраженный в QSI, должен рассматриваться в отдельно взятый период, и что стимулы должны формироваться в соответствии с полученными в каждый период результатами.

Таким образом, очень высокий уровень обслуживания в первые годы не окажет кумулятивного воздействия на последующие годы, если только эксплуатант аэропорта не будет поддерживать тот же уровень обслуживания. Следовательно, существует постоянный стимул к поддержанию в аэропорту высокого уровня обслуживания.

2.13 Что касается применения фактора С, то его значения могут изменяться от вычета в размере 7,5 % до премии в размере 2 % к сборам, где вычет связан с недостижением желаемых минимальных значений, определенных для аспектов оцениваемого вида обслуживания, а премия привязана к достижению целей, поставленных в отношении аспектов оцениваемого вида обслуживания.

2.14 Этот механизм работает как система стимулов для поддержания равновесия между максимальным значением регулируемого сбора и уровнем обслуживания, предоставляемого аэропортом. Кроме того, фактор С действителен до последующего повышения сбора (один год).

2.15 В Бразилии индикатор QSI измеряется с февраля 2013 года в международном аэропорту Бразилиа (SBBR), международном аэропорту Сан-Паулу/Гуарульяс (SBGR) и в международном аэропорту Виракопус/Кампинас (SBKP). Эффективность их деятельности отражена в корректировках сборов, сделанных в 2015 и 2016 гг. В аэропорту SBSG QSI измеряется с июня 2015 года, и первая корректировка была внесена в сборы 2016 года. В аэропортах SBCF и SBGL QSI измеряется с января 2015 года, но эффективность их деятельности будет внесена в сборы 2017 года.

2.16 Изменение качества обслуживания в терминалах аэропортов можно видеть по результатам, полученным в форме фактора С, которые представлены в таблице 1 ниже.

**ТАБЛИЦА 1. РЕЗУЛЬТАТЫ, ПРЕДСТАВЛЕННЫЕ В ФОРМЕ ФАКТОРА С
ДЛЯ АЭРОПОРТОВ, УПРАВЛЯЕМЫХ ПО ДОГОВОРУ КОНЦЕССИИ**

КОД ИКАО	РАСПОЛОЖЕНИЕ АЭРОДРОМА	ФАКТОР С – 2015 Г. (%)	ФАКТОР С – 2016 Г. (%)
SBGR	ГУАРУЛЬЮС	- 0,2350	0,5450 ²
SBBR	БРАЗИЛИА	0,4050	0,9450 ²
SBKP	КАМПИНАС	0,8050	1,1450 ²
SBSG	САН-ГОНСАЛУ-ДУ-АМАРАНТИ	-	0,7000 ²
SBCF	КОНФИНС	-	-1,3000 ³
SBGL	РИО-ДЕ-ЖАНЕЙРО	-	0,0000 ³

2.17 В конечном итоге целью установления такого воздействия на сборы является поощрение концессионеров к инвестированию в качество аэропортового обслуживания и инфраструктуры и, таким образом, к достижению равновесия между размером регулируемого сбора и качеством обслуживания, предоставляемого аэропортом.

² Результаты расчетов фактора С, которые будут применены при корректировании сборов аэропортов Бразилиа (SBBR), Гуарульяс (SBGR), Кампинас (SBKP) и Сан-Гонсалу-ду-Амаранти (SBSG) в 2016 году.

³ В аэропортах Конфинс (SBCF) и Галеан (SBGL) ежемесячные оценки эффективности деятельности по индикаторам качества обслуживания (QSI) проводятся с 2015 года, но договоры концессии предусматривают применение результатов QSI посредством фактора С к аэропортовым сборам только в 2017 году.

3. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

3.1 В этом рабочем документе Ассамблее предлагается попросить Совет составить повестку дня для обсуждения экономических стимулов, направленных на повышение качества аэропортового обслуживания, в целях усовершенствования соответствующего регулирования. Кроме того, в этом рабочем документе Ассамблее предлагается попросить Совет оценить возможность подготовки документа о передовой практике, связанной с механизмами экономических стимулов для повышения качества аэропортового обслуживания, который служил бы инструктивным материалом для государств-членов, интересующихся данным вопросом.

3.2 Содействие проведению в контексте ИКАО официального обсуждения экономических стимулов, используемых государствами-членами с тем, чтобы поощрять повышение качества обслуживания в аэропортах, является целесообразным и актуальным.

3.3 В этом документе также рассматривается опыт Бразилии в области регулирования качества обслуживания в аэропортах посредством индикаторов качества обслуживания, измеряемых в аэропортах, управляемых по договору о концессии, и их влияние на ежегодные корректировки сборов в бразильских аэропортах.

— КОНЕЦ —