



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 42-Я СЕССИЯ

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

Пункт 26 повестки дня. Экономическое развитие воздушного транспорта

ОБНОВЛЕНИЕ ПРИНЦИПОВ ВЗИМАНИЯ АЭРОПОРТОВЫХ СБОРОВ: ПОВЫШЕНИЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ЖИЗНЕСПОСОБНОСТИ И КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ АЭРОПОРТОВ – НА ПУТИ К КОММЕРЧЕСКОЙ СИСТЕМЕ ЦЕНООБРАЗОВАНИЯ – И ИНСТРУКТИВНЫЕ УКАЗАНИЯ ПО МОДЕЛЯМ ЦЕНООБРАЗОВАНИЯ В АЭРОПОРТАХ В КОНКУРЕНТНОЙ ЭКОСИСТЕМЕ

(Представлено Оманом)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Глобальный авиатранспортный сектор находится в процессе преобразований, вызванных расширением приватизации аэропортов, стремительным ростом числа низкотарифных перевозчиков (НЗП) и усилением конкуренции между аэропортами. Нынешняя политика ИКАО в отношении взимания аэропортовых сборов, изложенная в документе Дос 9082, основана на принципах возмещения расходов и недискриминации. Эти принципы, разработанные в то время, когда большинство аэропортов находились в собственности государств, все больше расходятся с современной коммерческой и конкурентной динамикой.

В настоящем документе подчеркивается необходимость обновления нормативно-правовой базы ИКАО в области экономического регулирования, с тем чтобы она отражала реалии либерализованной и ориентированной на рынок авиационной экосистемы. В нем предлагается внедрить рыночные механизмы ценообразования, правила, ориентированные на показатели эффективности, и гибкие, учитывающие спрос модели, которые способствуют экономической эффективности, честной конкуренции и долгосрочной финансовой устойчивости.

Действия: Ассамблее предлагается:

- а) признать ограничения существующей системы ценообразования ИКАО в контексте коммерциализации аэропортов, стремительного роста числа НЗП и рыночной конкуренции;
- б) одобрить обновление политики ИКАО в области ценообразования в аэропортах и рекомендовать создание специальной целевой группы;
- в) содействовать внедрению моделей ценообразования, основанных на показателях эффективности и учитывающих рыночные факторы;
- г) поддерживать экспериментальные программы и консультации с заинтересованными сторонами по всему миру для тестирования и совершенствования модернизированных систем ценообразования в аэропортах.

Стратегические цели

Данный рабочий документ связан со стратегической целью "Экономическое развитие воздушного транспорта обеспечивает достижение экономического процветания и общественного благополучия для всех"

Финансовые последствия

На данном этапе не определены.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Аэропортовые сборы во всем мире подлежат надзору со стороны регулирующих органов, часто согласованному с политикой ИКАО, изложенной в документе Дос 9082.

1.2 В этой политике особое внимание уделяется недискриминационным принципам взимания сборов в зависимости от расходов и с учетом всех эксплуатационных расходов, капитальных вложений и амортизации. Однако данной модели не хватает гибкости для преодоления экономических потрясений, таких как внезапное снижение объема воздушного движения, учитывая в основном фиксированную структуру расходов, присущую работе аэропортов.

1.3 К числу основных тенденций, изменивших авиационную отрасль с момента создания системы ценообразования ИКАО, относятся:

- a) **Приватизация и коммерциализация аэропортов:** Все большее число аэропортов работают по модели приватизации или модели государственно-частного партнерства. Такие аэропорты все чаще внедряют ценообразование, основанное на рыночных факторах, стремясь получить отдачу от инвестиций с помощью таких механизмов, как ценообразование в период максимальных нагрузок, сборы, связанные с повышенной загруженностью, и дифференциация премиальных услуг — то есть с помощью методов, которые выходят за пределы традиционной структуры возмещения расходов.
- b) **Рост числа низкокзатратных перевозчиков (НЗП):** НЗП отдают приоритет экономической эффективности и большому количеству пассажиров, стимулируя спрос на упрощенную инфраструктуру и мотивацию, основанную на показателях эффективности. Существующая система ИКАО не учитывает в достаточной степени дифференцированные, основанные на количестве пассажиров модели ценообразования, необходимые для поддержки роста НЗП.
- c) **Возникновение конкуренции между несколькими аэропортами:** В настоящее время вокруг крупных городов находится по несколько аэропортов, конкурирующих за воздушное движение, что требует динамичных, ориентированных на рынок стратегий ценообразования, включающих согласованные скидки и дифференциацию на основе услуг, что требует изменения единых принципов ценообразования ИКАО.
- d) **Рост доходов от неавиационной деятельности:** Многие аэропорты получают 60–70 % общих доходов от коммерческой деятельности, такой как розничная торговля, парковка и недвижимость. Модель "общего котла", одобренная ИКАО, все больше расходится с практикой комбинированного метода или метода "двойного котла", принятой регулирующими органами во всем мире, которая в большей степени соответствует современной коммерческой эксплуатации аэропортов.
- e) **Финансовая жизнеспособность небольших аэропортов:** Небольшие аэропорты часто испытывают трудности с достижением полного возмещения расходов из-за низких объемов воздушного движения. Инструктивный материал ИКАО по-прежнему не дает полного ответа на вопрос, каким образом в таких случаях можно найти баланс между социально-экономическими целями и финансовой устойчивостью.

1.4 Традиционных принципов ИКАО – возмещения расходов, прозрачности и недискриминации – уже недостаточно для управления современными, ориентированными на рынок аэропортами. Коммерческие стратегии ценообразования необходимы для поддержания экономической устойчивости, улучшения связанности и предоставления аэропортам возможности гибко реагировать на требования рынка.

1.5 В документе Дос 9082 предлагается фундаментальная основа, но ее реализация сопряжена с трудностями, обусловленными экономическими, нормативными и политическими различиями. Отсутствие универсальной модели приводит к несостыковкам, спорам и неэффективности в глобальных системах взимания аэропортовых сборов. Имеется насущная необходимость перехода к более гибкой системе взимания взносов, лучше отвечающей запросам рынка.

2. ОБСУЖДЕНИЕ

2.1 Ключевые проблемы реализации

2.1.1 Приватизация и коммерциализация аэропортов

- Приватизированные аэропорты должны привлекать инвестиции и балансировать между прибыльностью и обязательствами по обслуживанию. Ценовые ограничения, связанные с расходами, сдерживают их способность работать эффективно и конкурентоспособно.
- Нынешняя политика ИКАО не поощряет инновационные решения по ценообразованию, которые обеспечивают баланс между пиковым и внепиковым спросом.
- Более гибкая модель ценообразования, основанная на стоимости, будет способствовать долгосрочному планированию, стимулировать эффективные капиталовложения и позволять лучше согласовывать ценообразование с динамикой спроса.

2.1.2 Конкуренция аэропортов

- Единое ценообразование, основанное на расходах, непрактично в регионах с несколькими аэропортами, где аэропорты конкурируют за авиакомпании и пассажиров.
- Гибкость ценообразования, включая скидки за объем и долгосрочные соглашения, необходима для поддержания здоровой конкуренции.
- ИКАО должна предоставить обновленный инструктивный материал для поддержки конкурентной дифференциации, особенно для аэропортов с ограниченным количеством "окон" для вылета/прилета рейсов.

2.1.3 Экономическая устойчивость небольших аэропортов

- Небольшие аэропорты сталкиваются со структурными неблагоприятными факторами, препятствующими возмещению расходов, в основном из-за низких объемов воздушного движения.

- Решения могут включать в себя государственные субсидии или систему сгруппированных аэропортов, применяющих общую политику ценообразования и контрольные показатели капитальных затрат.
- ИКАО должна поддерживать такие модели для обеспечения связанности и непрерывности обслуживания в регионах с нехваткой обслуживания.

2.1.4 **Учет потребностей низкотартных перевозчиков (НЗП)**

- НЗП требуют более низких сборов и выделенной инфраструктуры для поддержания экономической эффективности.
- Единая ценовая политика ограничивает способность аэропортов предлагать индивидуальные стимулы для НЗП, которые могут способствовать увеличению объема пассажиров.
- Дифференцированное ценообразование в соответствии с бизнес-моделями НЗП может повысить уровень эффективности аэропортов и использования средств, а также способствовать увеличению объема воздушного движения.

2.1.5 **Рост доходов от неавиационной деятельности**

- Многие аэропорты в настоящее время полагаются на доходы от неавиационной деятельности, чтобы оставаться финансово жизнеспособными.
- В настоящее время ИКАО отдает предпочтение модели "общего котла", что может ослабить стимулы к коммерческим инвестициям, поскольку такой подход требует перекрестного субсидирования.
- В ИКАО отсутствуют четкие указания по моделям "двойного котла" и комбинированного метода, а также по обстоятельствам/условиям для рассмотрения подходов к ценообразованию на основе модели "двойного котла" и комбинированного метода, что создает глобальные расхождения в подходах к ценообразованию и распределению доходов. Это негативно сказывается на авиакомпаниях, которые работают на международном уровне и сталкиваются с противоречивыми системами ценообразования.

3. **ПРЕДЛАГАЕМЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ В СИСТЕМЕ ЦЕНООБРАЗОВАНИЯ ИКАО**

3.1 **Переход к рыночному ценообразованию**

- Внедрять гибкие, учитывающие спрос механизмы ценообразования, связанные с рыночными условиями и результатами деятельности.
- Поощрять модели ценообразования, основанные на эффективности, качестве обслуживания и стоимости предоставляемого обслуживания.

3.2 **Инструктивный материал по конкурентному рынку**

- Разработать рекомендации ИКАО по управлению ценообразованием в конкурентных, нерегулируемых условиях или в условиях работы с несколькими аэропортами.
- Создать глобальные контрольные показатели и инструменты надзора для обеспечения добросовестности.

3.3 **Модели ценообразования, ориентированные на НЗП**

- Содействовать внедрению дифференцированного ценообразования для НЗП, включая скидки на основе объема и специализированные терминальные сборы.
- Поощрять стратегии ценообразования в часы пиковой и внепиковой нагрузки для оптимизации использования инфраструктуры.

3.4 **Поддержка небольших и региональных аэропортов**

- Рекомендовать механизмы перекрестного субсидирования или поддержки со стороны государства для сохранения основных авиационных услуг и обеспечения непрерывности работы небольших аэропортов.
- Предложить методы ценообразования, учитывающие социально-экономические и региональные приоритеты в области обеспечения связности сети воздушного транспорта.

3.5 **Интеграция доходов от неавиационной деятельности**

- Предоставить рекомендации по внедрению комбинированного подхода или модели "двойного котла", где это уместно.
- Рекомендовать прозрачные соглашения о распределении доходов между аэропортами и авиакомпаниями.

3.6 **Механизмы ценообразования, связанные с устойчивым развитием**

- Ввести стимулы для самолетов с низким уровнем эмиссии и для экологически устойчивых методов работы.
- Разработать механизмы тарификации для эмиссии углерода и динамических сборов, основанных на уровне загруженности.

4. **ПРЕДЛАГАЕМАЯ СТРАТЕГИЯ РЕАЛИЗАЦИИ**

4.1 **Создание Целевой группы ИКАО:** Создать специализированную целевую группу для пересмотра документа Дос 9082 и разработки дополнительных инструктивных материалов.

4.2 **Экспериментальные проекты:** Запуск пробных схем ценообразования в отдельных регионах (например, Совет сотрудничества арабских государств Залива (ССАГЗ), Ассоциация государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН)) для оценки рыночных моделей и их результатов.

4.3 **Глобальные консультации:** Взаимодействовать с заинтересованными сторонами, включая эксплуатантов аэропортов, регулирующие органы и представителей авиакомпаний, для обеспечения всеохватной разработки политики.

4.4 **Доработка и принятие:** Представить пересмотренную политику ценообразования и инструктивные материалы по ее реализации для утверждения на следующей Всемирной авиатранспортной конференции ИКАО.

5. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

5.1 **Нынешняя система ценообразования ИКАО,** основанная на возмещении расходов и недискриминации, недостаточна для учета современных реалий либерализованного, конкурентоспособного сектора воздушного транспорта. В свете тенденций отрасли, включая приватизацию аэропортов, рост числа НЗП и распространение гибридных моделей получения дохода, необходимо фундаментальное обновление документа Doc 9082. ИКАО должна принять более гибкий подход к ценообразованию, который будет учитывать рыночные факторы и способствовать инвестициям, инновациям и равному доступу, обеспечивая при этом прозрачность и подотчетность.

— КОНЕЦ —