



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 42-Я СЕССИЯ

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

Пункт 27 повестки дня.

Прочие вопросы, подлежащие рассмотрению Экономической комиссией

УВЕЛИЧЕНИЕ ДОХОДОВ АЭРОПОРТОВ ОТ НЕАВИАЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ.
СООБРАЖЕНИЯ ИНДИИ ОТНОСИТЕЛЬНО ГЛОБАЛЬНЫХ СТРАТЕГИЙ

(Представлено Индией)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Аэропорты всего мира сталкиваются с необходимостью диверсификации источников доходов и снижения зависимости от сборов за аэронавигационное обслуживание. В условиях Индии, характеризующихся быстрым ростом пассажиропотока, государственно-частным партнерством и многоуровневой системой аэропортов, увеличение доходов от неавиационной деятельности является и необходимостью, и стратегической возможностью. Правительства и эксплуатанты аэропортов по всему миру все активнее используют модель **аэротрополиса** или **города-аэропорта** для получения доходов помимо авиационных сборов. Как правило, такие проекты включают гостиницы, предприятия розничной торговли, конференц-центры, логистические пункты и офисные помещения на территории аэропорта или рядом с ним.

В настоящем документе описываются основные аспекты мирового передового опыта и способы его осмысления и внедрения в Индии и других развивающихся странах в целях повышения финансовой устойчивости, качества обслуживания пассажиров и конкурентоспособности аэропортов. В данном документе рассматривается эволюция не относящихся к авиаперевозкам соглашений между эксплуатантами аэропортов и авиакомпаниями в Индии, что подчеркивает растущее стратегическое значение авиационной урбанистики в эпоху постлиберализации. Этот документ согласуется с *Политикой в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание* (Doc 9082) Международной организации гражданской авиации (ИКАО), и в нем рекомендуется разработать общие принципы обеспечения прозрачности, справедливости и внедрения инноваций в рамках коммерческих партнерств в соответствии с инициативой ИКАО "Ни одна страна не остается без внимания".

Действия: Ассамблее предлагается:

- принять к сведению и признать растущее стратегическое значение соглашений, не относящихся к авиаперевозкам;
- рекомендовать ИКАО разработать инструктивный материал и типовые положения для таких соглашений;
- рекомендовать государствам внедрять прозрачные, справедливые и благоприятствующие внедрению инноваций методы работы в соответствии с экономической политикой ИКАО.

Стратегические цели

Настоящий рабочий документ связан со стратегической целью "Экономическое развитие воздушного транспорта обеспечивает экономическое процветание и социальное благополучие для всех"

<i>Финансовые последствия</i>	
<i>Справочный материал</i>	Дос 9082 <i>"Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание"</i> Дос 9562 <i>"Руководство по экономике аэропортов"</i> Дос 9161 <i>"Руководство по экономическим аспектам аэронавигационного обслуживания"</i>

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Аэропорты превратились из поставщиков инфраструктуры в коммерческие предприятия.

1.2 Сектор гражданской авиации Индии претерпел значительные изменения, а модели государственно-частного партнерства (ГЧП) способствовали модернизации аэропортов.

1.3 Доходы от неавиационной деятельности, например от розничной торговли, рекламы, парковок, магазинов беспошлинной торговли и услуг залов ожидания, сегодня составляют более 40 % от общего дохода в крупных узловых аэропортах.

1.4 Эта тенденция отражает превращение аэропортов в коммерческие центры, где оказываются услуги в сфере розничной торговли, недвижимости, цифровых технологий и досуга.

1.5 Авиакомпании все чаще сотрудничают с эксплуатантами аэропортов в целях совместного развития этих услуг, что повышает качество обслуживания пассажиров и финансовую устойчивость.

1.6 Индийские аэропорты, особенно крупные и модернизированные на основе ГЧП, перенимали часть мирового опыта. Однако в региональных и небольших аэропортах сохраняются проблемы, связанные с нормативно-правовыми, инфраструктурными и рыночными ограничениями.

2. ОБСУЖДЕНИЕ

2.1 В *Политике ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание* (Дос 9082) подчеркивается важность прозрачности, адекватности расходов и проведения консультаций с пользователями при взимании аэропортовых сборов, в том числе за услуги, не относящиеся к авиаперевозкам.

2.2 Участники Шестой Всемирной конференции по воздушному транспорту (ATConf/6) признали необходимость гибких рыночных подходов к экономике аэропортов.

2.3 Услуги, не относящиеся к авиаперевозкам, часто регулируются концессионными соглашениями, положениями о совместных предприятиях или механизмами разделения доходов.

2.4 Основные тенденции в области соглашений об услугах, не относящихся к авиаперевозкам:

- a) Совместные розничные предприятия. Авиакомпании и аэропорты совместно инвестируют в создание магазинов беспошлинной торговли и заведений общественного питания.
- b) Партнерство с залами ожидания. Авиакомпании арендуют залы ожидания премиального уровня вместе с эксплуатантами аэропортов или совместно управляют ими. Расширяется число залов ожидания с совместным использованием товарных знаков и моделей с оплатой за пользование.
- c) Соглашения о совместном использовании данных. Совместное использование данных о пассажирах для оптимизации предложений в сфере розничной торговли.
- d) Цифровая интеграция. В соглашения все чаще включаются протоколы обмена данными для персонализации услуг.
- e) Положения об устойчивом развитии. В новые соглашения включаются показатели ESG (экологические, социальные и корпоративные стандарты). Показатели ESG включаются в новые контракты в соответствии с целями Индии по достижению нулевого нетто-уровня выбросов.
- f) Концессии в розничной торговле и сфере общественного питания. Авиакомпании сотрудничают с аэропортами, предлагая индивидуально подобранные услуги в сфере розничной торговли.

2.5 Передовая международная практика в области получения доходов от неавиационной деятельности:

- a) Оптимизация розничной торговли и концессий:
 - i) Анализ данных для более точного подбора предложений для пассажиров.
 - ii) Гибкие концессионные соглашения, основанные на пропускной способности и гибридных моделях аренды.
 - iii) Включение в план аэровокзалов магазинов беспошлинной торговли, заведений общественного питания, центров оказания оздоровительных услуг и предприятий торговли продукцией местных ремесленников.
- b) Внедрение цифровых технологий и электронной коммерции:
 - i) Мобильная торговля, приложения для предварительного заказа, цифровая реклама и адресные промоакции.
 - ii) Монетизация данных пассажиров с соответствующими гарантиями (например, целевая реклама услуг беспроводного подключения к Интернету).
- c) Монетизация объектов недвижимости и земли:
 - i) Города-аэропорты и модели аэрополисов.
 - ii) Аренда площадей для гостиниц, складских помещений, логистических центров и бизнес-зон.
- d) Реклама и спонсорство:
 - i) Программные цифровые рекламные сети.
 - ii) Зоны тематического досуга, спонсируемые торговыми марками (например, зоны для видеоигр, зоны отдыха).

е) Инновации по линии ГЧП:

- i) ГЧП в коммерческом строительстве позволило добиться более равномерного распределения рисков и внедрения инноваций.

2.6 Точка зрения и стратегические приоритеты Индии:

а) Многоуровневый подход к повышению доходов от неавиационной деятельности:

- i) Крупные аэропорты: развитые экосистемы с большим коммерческим потенциалом. Акцент на розничной торговле товарами премиального класса, недвижимости, электронной коммерции.
- ii) Аэропорты уровня 2/3: акцент на товары местных ремесленников, партнерство с малыми и средними предприятиями (МСП) и местными предпринимателями из сферы розничной торговли.
- iii) Удаленные аэропорты: ограниченный масштаб; изучить возможности солнечных электростанций, сдачи помещений государственным службам и логистических партнерств.

2.7 Унификация и развитие нормативной базы:

- i) Поощрение гибкости в вопросах аренды, прав на рекламу и моделей ценообразования.
- ii) Нормы регулирования экономической деятельности аэропорта должны соответствовать коммерческим инновациям.

2.8 Нарращивание потенциала и обмен знаниями:

- i) ИКАО/Международный совет аэропортов (МСА) могут сыграть ключевую роль в распространении передового международного опыта среди небольших эксплуатантов.

2.9 Устойчивое развитие и экологичные доходы:

- i) Поощрение партнеров по розничной торговле, прошедших экологическую сертификацию, и развитие проката электромобилей.
- ii) Монетизация углеродных квот, полученных за счет реализации инициатив по использованию солнечной энергии и отходов в аэропортах.

2.10 Сложности и рекомендации:

- а) Регулятивный надзор: отсутствие стандартизированных механизмов в разных юрисдикциях. Различные форматы соглашений в разных аэропортах.
- б) Пробелы в регулировании: слабый контроль за соглашениями о неавиационной деятельности по сравнению с соглашениями о сборах за аэронавигационное обслуживание.
- в) Распределение доходов: споры о справедливом распределении доходов от неавиационной деятельности. Необходимы более четкие рекомендации по распределению доходов и совместному несению рисков.
- г) Дисбаланс положения на рынке: переговорная позиция небольших авиакомпаний может быть недостаточно сильной.

- e) Угроза со стороны цифровизации: электронная и мобильная коммерция угрожает традиционным концессионным моделям.
- f) Ограничения пропускной способности: высокий пассажиропоток создает нагрузку на коммерческие площади, что сказывается на качестве обслуживания.

3. **ВЫВОД**

3.1 ИКАО может рассмотреть возможность разработки глобальной программы повышения доходов от неавиационной деятельности.

- a) Рамочная программа с готовыми модулями для:
 - i) разных категорий аэропортов, исходя из их размера и пассажиропотока;
 - ii) корректировки мер регулирования и концессионных моделей;
 - iii) монетизации цифровых технологий и недвижимости.
- b) Государствам-членам рекомендуется:
 - i) обмениваться типовыми концессионными соглашениями и стратегиями получения доходов от неавиационной деятельности через платформы ИКАО/МСА;
 - ii) поддерживать развивающиеся государства в вопросах передачи знаний и подготовки;
 - iii) признать доходы от неавиационной деятельности критически важными для обеспечения финансовой устойчивости в период после пандемии COVID-19.
- c) Рекомендовать разрабатывать прозрачные соглашения о распределении доходов между аэропортами и авиакомпаниями.
- d) Организовывать семинары по наращиванию возможностей для регулирующих органов и заинтересованных сторон в части, касающейся передовой коммерческой практики.
- e) Поддерживать основанный на фактических данных анализ доходов от неавиационной деятельности.
- f) ИКАО следует разработать типовые соглашения по оказанию не относящихся к авиаперевозкам услуг, которые можно адаптировать к национальной специфике.
- g) Поощрять работу механизмов консультаций между авиакомпаниями и эксплуатантами аэропортов.
- h) Развивать программы по наращиванию возможностей индийских регулирующих органов и руководителей аэропортов в плане передачи передового мирового опыта.
- i) Поддерживать инициативы по сопоставлению показателей доходов от неавиационной деятельности среди государств – членов ИКАО.

— КОНЕЦ —