



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 42-Я СЕССИЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

Пункт 27 повестки дня. Прочие вопросы, подлежащие рассмотрению Экономической комиссией

ИНДЕКС СОСТОЯНИЯ АВИАКОМПАНИЙ

(Представлено Индией)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Эксплуатанты аэропортов предоставляют критически важные услуги, включая авиационное и наземное обслуживание, зачастую в кредит. В отсутствие системы раннего предупреждения или индикатора кредитоспособности эксплуатанты не могут заблаговременно снижать риски, связанные с финансовыми трудностями или банкротством авиакомпаний. Аэропорты по всей Индии все чаще сталкиваются с риском финансовых убытков из-за задержек платежей или невыполнения обязательств со стороны авиакомпаний, особенно в динамичной авиационной среде, где на рынке часто появляются новые авиакомпании и прекращают работу старые. В отличие от представителей других секторов, эксплуатанты аэропортов в настоящее время не имеют структурированного механизма оценки финансовой надежности или эксплуатационной устойчивости авиакомпаний-партнеров.

В настоящем документе предлагается разработать стандартизированную систему для расчета **индекса состояния авиакомпаний (AHS)** с использованием анализа данных для оценки эксплуатационных характеристик, финансовых показателей эксплуатантов авиакомпаний и эффективности их деятельности по обеспечению безопасности полетов. Опираясь на опыт динамичного авиационного сектора Индии и глобальную передовую практику, авторы настоящего документа выступают за разработку под руководством ИКАО инструктивного материала, который поможет государствам внедрить прозрачные, основанные на данных системы мониторинга работы авиакомпаний. Индекс состояния авиакомпаний (AHS) будет служить составным стандартизированным показателем, отражающим финансовую и эксплуатационную надежность авиакомпаний и основанным на сочетании общедоступных и нормативных источников данных. Внедрение индекса состояния авиакомпаний будет иметь решающее значение для защиты инвестиций в инфраструктуру аэропортов, обеспечения непрерывности деятельности и содействия ответственному росту авиации. Такая система послужит одним из ключевых инструментов управления рисками и эксплуатационного планирования на основе фактических данных для эксплуатантов аэропортов во всем мире.

Действия: Ассамблее предлагается:

- а) принять к сведению высказанные опасения по поводу рисков возникновения финансовых убытков для эксплуатантов аэропортов в связи с нерегулируемой деятельностью авиакомпаний, основанной на кредитовании;
- б) поддержать создание глобальной рабочей группы для изучения и разработки стандартизированной системы рейтинга кредитоспособности авиакомпаний;

с) призвать все заинтересованные стороны, включая государства, эксплуатантов аэропортов и отраслевые ассоциации, к сотрудничеству в создании и внедрении такой системы под руководством ИКАО.	
<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью D <i>"Экономическое регулирование международного воздушного транспорта. Политика"</i> .
<i>Финансовые последствия</i>	Экономика аэропортов и аэронавигационного обслуживания и их цифровая трансформация
<i>Справочный материал</i>	Дос 9082, <i>"Политика ИКАО в области сборов за аэропортовое и 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 Финансовая устойчивость аэропортов имеет решающее значение для поддержания бесперебойной и качественной инфраструктуры воздушного транспорта.

1.2 Значительная часть доходов большинства аэропортов, особенно в развивающихся государствах, приходится на аэронавигационные сборы, которые часто взимаются после оказания услуг (на кредитной основе).

1.3 В то время как крупные авиакомпании могут иметь стабильные финансовые показатели и осуществлять выплаты своевременно, небольшие или испытывающие финансовые трудности перевозчики часто накапливают задолженность, подвергая эксплуатантов аэропортов значительным финансовым рискам. Отсутствие признанного во всем мире механизма оценки финансовой надежности авиакомпаний-клиентов затрудняет упреждающее управление рисками для аэропортов.

1.4 Авиацонный сектор Индии является одним из самых быстрорастущих в мире: ежегодно он обслуживает более 150 миллионов пассажиров на внутренних рейсах, и в нем работают как перевозчики, обеспечивающие полный спектр услуг, так и низкобюджетные перевозчики.

1.5 Несмотря на этот рост, в Индии отсутствует единый прозрачный механизм оценки общего состояния авиакомпаний, что влияет на надзор за исполнением нормативных требований, а также на доверие инвесторов и пассажиров.

1.6 В Индии, как и во многих других государствах, наблюдается рост количества задержек платежей со стороны авиакомпаний. Несмотря на договорные гарантии, зависимость от кредитов возросла как в случае внутренних, так и в случае международных перевозок.

1.7 Аэропорты, находящиеся в ведении Управления аэропортов Индии (AAI), а также другие государственные и частные эксплуатанты вынуждены работать с высокой дебиторской задолженностью и применять ручные или специальные меры кредитного контроля.

1.8 В настоящее время не существует стандартизированной или общедоступной системы оценки кредитоспособности или рейтинга авиакомпаний, что ограничивает способность эксплуатантов аэропортов различать перевозчиков с высоким и низким уровнем риска в режиме реального времени.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 В рамках Статистической программы ИКАО и инициатив в области анализа больших данных подчеркивается важность принятия решений в авиации на основе данных.

2.2 В некоторых юрисдикциях внедрены информационные отчеты о показателях деятельности:

- a) **Министерство транспорта США** публикует ежемесячные отчеты для потребителей авиаперевозок с показателями задержек, отмен рейсов и жалоб.
- b) **Европейский Союз** использует для надзора предоставляемые EASA досье рисков для безопасности полетов и финансовую информацию.
- c) В **Индии** введены нормы обмена данными об авиатарифах и рейтинги пунктуальности, но отсутствует сводный индекс состояния авиакомпаний.

2.3 Стандартизированная система кредитного рейтинга авиакомпаний может:

- a) Быть разработана с использованием набора прозрачных и согласованных на глобальном уровне финансовых показателей (например, коэффициент ликвидности, история платежей, статус в информационно-координационном центре ИАТА, риск банкротства, страховое обеспечение).
- b) Включать в себя обновления в режиме реального времени и оповещения для всех зарегистрированных эксплуатантов аэропортов об изменениях в финансовом положении.
- c) Быть оформлена либо через ИКАО в партнерстве с ИАТА, либо через доверенное стороннее агентство с глобальными правами доступа.

2.4 Такая система позволит:

- a) Использовать многоуровневые условия оплаты в зависимости от риска (например, предоплата для перевозчиков с низким рейтингом, расширенные условия кредитования для перевозчиков с высоким рейтингом).
- b) Повысить эффективность переговоров и управления контрактами для эксплуатантов аэропортов.
- c) Укрепить безопасность финансов государственного сектора в развивающихся странах, где государственная инфраструктура подвержена повышенному риску.

2.5 Кредитный рейтинг должен выступать не как барьер для входа на рынок, а как инструмент осведомленности о рисках. ИКАО также может предоставить платформу для

урегулирования споров и оказания поддержки в переходный период авиакомпаниям, испытывающим финансовые трудности.

3. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

3.1 Индия предлагает ИКАО разработать стандартизированную систему расчета индекса состояния авиакомпаний (AHS), основанную на следующих основных принципах:

- **Эксплуатационные показатели:** соблюдение графиков, случаи отмены рейсов, коэффициент загрузки, возраст авиапарка, часы полета, часы пребывания воздушных судов на земле.
- **Финансовые показатели:** доход на кресло-километр (RASK), затраты на кресло-километр (CASK), коэффициенты ликвидности.
- **Показатели безопасности:** частота инцидентов/происшествий, результаты проверок, зрелость СУБП.
- **Качество обслуживания клиентов:** показатель урегулирования жалоб, обработка багажа, внедрение цифровых технологий.

3.2 Система AHS должна быть:

- **Основанной на данных:** следует задействовать электронные инструменты ИКАО, документы авиакомпаний и национальные базы данных.
- **Масштабируемой:** применимой как в отношении внутренних, так и в отношении международных эксплуатантов.
- **Прозрачной:** с периодическим публичным раскрытием информации и сравнительным анализом.

3.3 Индия настоятельно призывает ИКАО признать необходимость стандартизированной системы оценки кредитоспособности авиакомпаний и начать официальное исследование с участием ИАТА, МСА, государств и соответствующих финансовых учреждений.

3.4 ИКАО может рассмотреть вопрос о создании **рабочей группы** с участием государств, ИАТА, МСА и академических партнеров для уточнения методологии.

3.5 Такая мера позволит укрепить финансовую устойчивость всей цепочки создания стоимости в авиации и поможет государствам обеспечить справедливое, свободное от дискриминации и экономически обоснованное использование инфраструктуры аэропортов.