



АССАМБЛЕЯ — 37-Я СЕССИЯ

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

Пункт 50 повестки дня. Экономика аэропортов и аэронавигационного обслуживания

ЭКОНОМИЧЕСКОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ АЭРОПОРТОВ В ИНДИИ

(Представлено Индией)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем документе представлена информация относительно основной работы, проведенной Индией со времени предыдущей Ассамблеи в области создания независимого нормативного органа экономического регулирования аэропортов и аэронавигационного обслуживания. Нормативный орган находится в процессе формулировки концепции и методики регулирования, а также разработки систем и процедур для определения тарифов. Ожидается, что орган регулирования сумеет завершить этот процесс и приступить в ближайшее время к фактическому определению тарифов. Вероятно, это придаст уверенности в вопросах регулирования сектору аэропортовой инфраструктуры в Индии.

<i>Стратегические цели</i>	Настоящий рабочий документ относится к стратегической цели D (Эффективность. Повышать эффективность авиационной деятельности)
<i>Финансовые последствия</i>	Неприменимо
<i>Справочный материал</i>	

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Авиационный сектор в Индии быстро развивался с 2004–2005 годов. Общий объем перевозок пассажиров в Индии вырос с 40 млн в 2000–2001 годах до 123,75 млн в 2009–2010 годах. В соответствии с расчетами МСА (2010–2015) предполагается, что перевозки пассажиров в Индии в 2015 году составят порядка 177,71 млн, тогда как в прогнозе на более долгосрочную перспективу МСА (2008–2027) объем пассажирских перевозок, вероятнее всего, возрастет до 580,78 млн в 2027 году при уровне роста 9,2 % в год.

1.2 Этот беспрецедентный рост воздушного движения возложил значительные трудности на аэропорты страны и относящиеся к ним инфраструктуры. В настоящее время в Индии имеется порядка 89 действующих аэропортов. Традиционно сектор аэропортовой инфраструктуры в Индии являлся государственной монополией. Учитывая необходимость привлечения частных инвестиций для создания инфраструктуры мирового класса, правительство Индии с помощью внесения поправок в законодательство позволило войти в 2003–2004 годах частному сектору в процесс развития аэропортов. Вслед за этим для строительства новых аэропортов также были разрешены прямые иностранные капиталовложения.

1.3 В соответствии с вышеуказанными инициативами в области политики четыре главных аэропорта страны, а именно: в Дели, Мумбаи, Хайдарабаде и Бангалоре, были перестроены и приватизированы с помощью процесса государственного и частного партнерства. Аэропорты Дели и Мумбаи, которые являются двумя наиболее крупными аэропортами, перевозящими порядка 50 % пассажиров в стране, были отданы в аренду частным компаниям для управления их эксплуатацией и развитием на 30-летний период, который может быть продлен в дальнейшем еще на 30 лет. Государственные и частные компании построили новые аэропорты в Хайдарабаде и Бангалоре и приступили к их эксплуатации в марте и в мае 2008 года соответственно. Принадлежащий государству полномочный орган аэропортов Индии (AAI) также выделяет значительные инвестиции для развития аэропортовой структуры и уделяет особое внимание аэропортам, находящимся в районе городов второго и третьего уровней. Сметные капиталовложения в развитие аэропорта за период с 2007 по 2012 годы, вероятнее всего, составят порядка 10 млрд долл. США, главным образом из частных источников, включая средства и для вновь строящихся аэропортов.

1.4 Аэронавигационное обслуживание (АНО) продолжает предоставлять только AAI.

1.5 На этом фоне потребность в организации независимого органа экономического регулирования необходима для того, чтобы создать однородную конкурентную среду и усилить здоровую конкуренцию между всеми основными аэропортами с целью привлечь инвестиции для аэропортовых служб и приступить к регулированию тарифов для аэронавигационного обслуживания. В соответствии с этим парламент Индии в декабре 2008 года принял закон о создании полномочного органа экономического регулирования Индии (AERA).

2. ПОЛНОМОЧИЯ И ФУНКЦИИ ОРГАНА РЕГУЛИРОВАНИЯ

2.1 От AERA требуется выполнять следующие функции в отношении основных аэропортов:

- а) определять тарифы для аэронавигационного обслуживания;

- b) определять сумму предназначенных для развития сборов, включая и сборы с пользователей в целях развития;
- c) определять сумму сборов за обслуживание пассажиров;
- d) отслеживать выполнение стандартов производственной деятельности, связанных с качеством, непрерывностью и надежностью обслуживания, которые могут быть определены правительством или любым полномочным органом, который получит от него соответствующие полномочия.

2.2 Термин "основной аэропорт" был определен для обозначения любого аэропорта, который имеет возможности или предназначен для пропускной способности более 1,5 млн пассажиров, либо какой-либо аэропорт, который правительство может объявить таковым с помощью постановления. В соответствии со статистическими данными относительно объема перевозок в 2009–2010 годах, 14 аэропортов попадают в категорию основных аэропортов. Эти основные аэропорты обслуживают более 85 % общего объема перевозок в стране (95 % общих международных и 83 % общих внутренних). Кроме того, в соответствии с имеющейся информацией эта группа из 14 аэропортов является единственной наиболее крупной группой аэропортов, которые как нигде в мире управляются единым независимым органом регулирования.

2.3 Законодательство определяет аэронавигационное обслуживание как любое обслуживание, предоставляемое:

- a) для навигации, наблюдения и вспомогательной связи, предназначенной для организации воздушного движения;
- b) для посадки, размещения или стоянки воздушных судов или прочих наземных средств, предлагаемых в связи с эксплуатацией воздушных судов в аэропорту;
- c) для наземной безопасности в аэропорту;
- d) для наземного технического обслуживания, связанного с воздушным судном, пассажирами и грузом в аэропорту;
- e) для средств обработки груза в аэропорту;
- f) для обеспечения воздушного судна горючим в аэропорту;
- g) для заинтересованных лиц в аэропорту, для которых, по мнению правительства, сборы могут быть определены органом регулирования в связи с необходимостью сделать это в письменном виде.

2.4 От AERA требуется определить тарифы за аэронавигационное обслуживание с учетом следующих факторов:

- a) общие понесенные расходы и своевременные инвестиции на развитие аэропортовых служб;
- b) обеспечение обслуживания, его качества и прочих связанных с этим факторов;

- c) стоимость повышения эффективности;
- d) экономическая и стимулирующая деятельность в процессе эксплуатации основных аэропортов;
- e) возмещение расходов за счет услуг, не относящихся к аэронавигационному обслуживанию;
- f) концессия, предложенная государством в виде любого соглашения или меморандума о взаимопонимании или каким-либо другим способом;
- g) любой иной фактор, который может относиться к этому вопросу с целью исполнения законодательства.

2.5 В соответствии с законодательством органу регулирования поручается определять тарифы один раз в пять лет. Тарифы, определенные таким образом, могут изменяться время от времени в течение указанного пятилетнего периода, если это будет сочтено полезным для общественных интересов.

3. СОЗДАНИЕ НОРМАТИВНОЙ ТЕОРИИ, МЕТОДОВ, СИСТЕМ И ПРОЦЕДУР

3.1 AERA был создан в мае 2009 года, и было объявлено, что его функции регулирования вступят в силу с 1 сентября 2009 года. В соответствии с этим AERA начал открытый и прозрачный процесс, включая и обширные консультации с заинтересованными лицами, делая это в целях создания основных принципов и методов своей работы, а также внедрения подробно расписанных процедур и систем для определения тарифов и мониторинга стандартов качества работы.

3.2 AERA предлагает строить свою работу, связанную с регулированием функций, с учетом интересов пассажиров и пользователей средствами перевозки грузов.

3.3 AERA классифицировал сферу своей регулирующей деятельности в рамках трех широких категорий и предлагает принять следующую методику в области экономического регулирования:

№	Авиационное обслуживание	Предлагаемая методика
1.	Услуги, предоставляемые эксплуатантами аэропорта	Регулирование ценового порога на основе "единой кассы"
2.	Аэронавигационное обслуживание	Расходы в совокупности со льготным курсом на основе регулирования доходов
3.	Услуги, предоставленные операторами грузовых служб, поставщиками наземного техобслуживания и топливозаправщиков, формируют работу эксплуатантов/поставщиков, обеспечивающих доступ к горючему	а) Если обслуживание не является "материальным" или оно "материально", но предоставляется на конкурентной основе, то регулирование в данном случае незначительно; б) если обслуживание является "материальным", но не предоставляется на конкурентной основе, то в этом случае применяется регулирование пределов ценообразования

3.4 Предлагаемая методика экономического регулирования аэропортов в большой степени соответствует методике, принятой органами регулирования в Соединенном Королевстве, Южной Африке и Республике Ирландия.

4. ФАКТИЧЕСКИЙ СТАТУС

4.1 Недавно была завершена подготовка основополагающих принципов и методики экономического регулирования АНО. Для консультаций с заинтересованными лицами были выпущены подробные рекомендации по активизации этих принципов, созданию процедур для определения тарифов, а также информационные требования. Первый пятилетний период контроля за определением тарифов АНО предлагается начать с 1 апреля 2011 года, и для этой цели к 31 октября 2010 года поставщикам АНО придется представить свои долгосрочные предложения по тарифам.

4.2 Соглашения о концессии относительно частных аэропортов были завершены, и правительство ввело их в действие до создания органа регулирования. Таким образом, вводные данные правительства считаются с этого момента имеющими особое отношение к экономическому регулированию обслуживания, предоставляемого эксплуатантами аэропорта. Правительство находится на конечном этапе вынесения мнения по данному вопросу.

4.3 В то же время AERA проверил предлагаемые им системы и процедуры, применяя проект политики и методики в случаях, касающихся определения суммы сборов с пользователей в целях развития в аэропортах Ахмадабад и Тируванантапурам.

4.4 Ожидается, что орган регулирования сможет завершить свою подготовительную работу и приступить к определению фактических тарифов в течение текущего финансового года. По все вероятности, это придаст уверенность в области регулирования сектора, занимающегося инфраструктурой аэропортов в Индии.