



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

КОНФЕРЕНЦИЯ ПО ЭКОНОМИКЕ АЭРОПОРТОВ И АЭРОНАВИГАЦИОННОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ

Монреаль, 15–20 сентября 2008 года

- Пункт 2 повестки дня. Конкретные проблемы экономики аэропортов и управления ими
Пункт 2.2 повестки дня. Стоимостная основа сборов
Пункт 2.3 повестки дня. Системы распределения расходов и взимания сборов

СТОИМОСТНАЯ ОСНОВА, ОТНЕСЕНИЕ ЗАТРАТ И СИСТЕМЫ РАСЧЕТА СБОРОВ

(Представлено Международным советом аэропортов (МСА))

АННОТАЦИЯ

Развитие индустрии воздушных перевозок и нужды пользователей аэропортов требуют от аэропортов применения гибких систем расчета сборов. Повышение уровня зависимости размера сборов от затрат упрощает систему расчета сборов и вносит в неё коммерческий элемент. Необходимость защиты прозрачности и предотвращения дискриминации могут потребовать осуществления определенных мер. Однако их применение не должно пойти слишком далеко и привести к необходимости заключения соглашений по ценам между поставщиками услуг и пользователями. Ставки сборов за обслуживание пассажиров рассчитываются в соответствии со стоимостью проведения процедур их оформления на рейсы. Определение и применение этих затрат для расчета сборов должно обеспечивать максимальную гибкость для продвижения коммерческих подходов в отношениях между поставщиками услуг и пользователями.

Действия Конференции указаны в параграфе 5.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Аэропорты предлагают различные виды услуг, за которые с пользователей взимается плата, включая использование взлетно-посадочных полос, мест стоянок воздушных судов, телескопических трапов, терминалов, обеспечение безопасности и прочие услуги. В зависимости от вида предоставляемых услуг, сборы начисляются за обслуживание воздушного

¹ Перевод выполнен в МСА.

судна или за обслуживание пассажиров. Соответственно, их расчет производится исходя из затрат аэропорта на обслуживание одного воздушного судна или одного пассажира.

1.2 Вместо установления отдельных ставок по каждой категории услуг, аэропорт может объединить плату за различные услуги в единый сбор, для расчета которого применяется единая стоимостная основа. Кроме того, стоимость обслуживания пассажиров в аэропортах, может варьироваться. Это может привести к тому, что за основу при расчете стоимости сборов берется не стоимость обслуживания воздушного судна, а стоимость обслуживания пассажира.

2. ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

2.1 Аэропортовые сборы развивались как важное коммерческое средство для привлечения новых авиакомпаний или новых авиа-услуг. Упрощение структуры сборов без начисления платы за каждый отдельный вид услуг соответствует интересам, как аэропортов, так и эксплуатантов воздушных судов. Параграф 26 v) документа Doc 9082 рекомендует аэропортам придерживаться принципа единой стоимостной основы при расчете размера сборов за посадку и взлет. Этот принцип должен найти применение на уровне отдельно взятого аэропорта, особенно если речь идет о небольших и средних аэропортах.

2.2 Политика ИКАО обязывает, чтобы плата за пользование услугами аэропорта рассчитывалась исходя из его затрат и обеспечивала разумную норму доходности. В результате, возможности аэропортов конкурировать друг с другом на основании фактического уровня сборов ограничены. Поэтому особенно важно, чтобы аэропортам было предоставлено право гибко регулировать размер сборов как для более эффективного использования своих возможностей, так и в интересах эксплуатантов воздушных судов, которым более низкие ставки сборов за обслуживание судов позволяют минимизировать постоянные затраты.

2.3 Размер сбора за обслуживание пассажиров должен рассчитываться исходя из общих затрат на оформление одного пассажира, а не за использование определенных отдельных возможностей аэропорта. При неизменности стоимостного подхода к установлению размера сборов за обслуживание пассажиров и воздушных судов, повышение гибкости при расчете каждой отдельно взятой стоимостной основы и взаимодействии между ними помогло бы эксплуатантам воздушных судов в некоторой степени скомпенсировать риск за счет возможности регулирования расходов. Аэропорт выиграет, сохранив те воздушные услуги, от которых ему в противном случае, возможно, пришлось бы отказаться или, введет новые услуги, которые, в противном случае, ему были бы не по силам.

2.4 Мерой защиты от дискриминации, как потенциального результата повышения уровня зависимости размера сборов от затрат, могут стать консультации с пользователями. Преимущество взаимодействия на основе консультаций заключается в том, что они носят принципиально иной характер, чем переговоры и не требуют заключения соглашения между сторонами. Достижение соглашения со всеми сторонами может оказаться невозможным и, таким образом, аэропорты и пользователи лишатся возможности воспользоваться предоставляемой аэропортам гибкостью подхода к расчету размера сборов.

3. ВЫВОДЫ

3.1 Из вышесказанного можно сделать следующие выводы:

- a) Государства могут рассмотреть возможность применения принципа расчета сбора на основе затрат на уровне аэропорта в целом в противовес подходу, при котором рассчитываются ставки за предоставление отдельных услуг. Это позволит аэропортам, как поставщикам соответствующих услуг, после консультаций со всеми пользователями ввести единую стоимостную основу для расчета сборов, которая объединит все существующие ставки оплаты за оказание многочисленных услуг.
- b) Государствам следует предоставить эксплуатантам аэропортов большую гибкость в определении стоимостной основы расчета сборов за обслуживание пассажиров, что позволит им отойти от принципа жесткого разделения услуг на основании их предоставления в воздушной или наземной зоне, и перейти к более функциональному подходу, основанному на учете расходов, связанных с процессом обслуживания пассажиров.
- c) ИКАО следует внести поправки в документ Дос 9082, чтобы учесть предоставление аэропортам дополнительной гибкости в отношении использования единой стоимостной основы и расширить состав и структуру сборов за обслуживание пассажиров.

4. ПРЕДЛАГАЕМЫЕ ПОПРАВКИ

4.1 В соответствии с выводом, представленным в пункте с) параграфа 3.1, предлагается внести поправку в подпараграф 23 viii) и добавить новое первое предложение в параграф 28 документа Дос 9082 в следующем изложении:

Системы расчета размера сборов за обслуживание в аэропорту

23. Совет рекомендует, чтобы используемые системы расчета размера сборов...

viii) Следует соблюдать максимальную гибкость при использовании всех методик расчета размера сборов, позволяющую внедрять более совершенные методики по мере их разработки, позволяющую учитывать новые коммерческие подходы по мере их появления, в сочетании с необходимыми мерами защиты, касающимися консультаций со всеми заинтересованными сторонами, и объема применения таких методик расчета сборов.

Сборы за обслуживание пассажиров

28. Без ущерба для параграфа 23 viii), Совет рекомендует, чтобы сборы за обслуживания пассажиров рассчитывались на основании затрат на оформление пассажиров, включая затраты на соответствующие услуги безопасности (за исключением случаев, когда плата за услуги безопасности взимается отдельно). Совет признает, что доходы...

5. **ДЕЙСТВИЯ КОНФЕРЕНЦИИ**

5.1 Конференции предлагается:

- a) рассмотреть и принять выводы параграфа 3.1;
- b) рассмотреть и поддержать поправки к документу Doc 9082, предлагаемые в параграфе 4.1.

— КОНЕЦ —