



CEANS-WP/77  
17/9/08

## **КОНФЕРЕНЦИЯ ПО ЭКОНОМИКЕ АЭРОПОРТОВ И АЭРОНАВИГАЦИОННОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ**

**Монреаль, 15–20 сентября 2008 года**

### **ПРОЕКТ ДОКЛАДА ПО ПУНКТУ 2.2 ПОВЕСТКИ ДНЯ**

**Пункт 2 повестки дня. Конкретные проблемы экономики аэропортов и управления ими**  
**Пункт 2.2 повестки дня. Стоимостная основа сборов**

*Примечание. Рассмотрение этого пункта было разделено на две части: 1) Единая стоимостная основа различных сборов и 2) Норма прибыли.*

## **ЧАСТЬ I. ЕДИНАЯ СТОИМОСТНАЯ ОСНОВА РАЗЛИЧНЫХ СБОРОВ**

### **2.2.1 Документация**

**Секретариат (WP/8)** рассмотрел вопрос об использовании единой стоимостной основы, охватывающей корзину сборов. Такая дополнительная гибкость позволит эксплуатантам аэропортов изменять сборы, выводимые из одной стоимостной основы или нескольких стоимостных основ. Однако, с учетом обеспокоенности относительно их совместимости с принципами, изложенными в документе Doc 9082, в документе делался вывод о том, что при наличии соответствующих гарантий принцип связи аэропортовых сборов с расходами мог бы применяться на другом уровне по сравнению с сегодняшней практикой. В этом контексте предлагались некоторые изменения к документу Doc 9082.

**Соединенные Штаты Америки (WP/33)** подчеркнули потенциальные недостатки, связанные с подходом к распределению расходов и установлению сборов, который представлялся в документе Секретариата ИКАО (WP/8). В их документе предлагался альтернативный подход (и связанная с ним поправка к документу Doc 9082), который будет способствовать агрегированию соответствующих расходов в меньшее количество категорий затрат и будет более совместимым с существующим инструктивным материалом. Такой подход обеспечивает гибкость при установлении сборов, которая упоминается в документе WP/8, и одновременно снижает степень потенциальной неэффективности, связанной с наличием большого числа отдельных элементов взимания сборов.

**53 африканских государства (WP/60)** признали, что системы взимания сборов должны быть достаточно гибкими, чтобы позволять эксплуатантам аэропортов удовлетворять потребности всех категорий пользователей с предоставлением соответствующих гарантий, необходимых для недопущения дискриминации и обеспечения транспарентности.

**ЮНВТО (WP/22)** высказалась за транспарентность и недискриминацию со справедливым распределением расходов среди различных типов пассажиров и между пассажирскими и грузовыми перевозками.

**МСА (WP/30)** считал, что аэропорты нуждаются в гибких системах взимания сборов, учитывающих динамику развития авиационной отрасли и потребности пользователей. Повышение уровня связи сборов с расходами упрощает систему взимания сборов и привносит коммерческий элемент в установление сборов. Необходимость защиты транспарентности и предотвращения дискриминации

может требовать осуществления определенных мер, однако их применение не должно заходить слишком далеко и приводить к необходимости заключения соглашений о сборах между поставщиками услуг и пользователями.

**Мали** (WP/42, информационный документ), см. п. 2.1.1.

## 2.2.2 Обсуждение

2.2.2.1 Был выражен общий консенсус относительно намерения предоставить эксплуатантам аэропортов бóльшую гибкость при установлении аэропортовых сборов путем, например, агрегирования стоимостных основ при определенных обстоятельствах. Однако ввиду выраженной озабоченности в отношении связи с расходами, транспарентности и возможной дискриминации, обусловленной такой практикой, Конференция согласилась с тем, что такая гибкость должна сопровождаться соответствующими гарантиями относительно проведения консультаций и, по возможности, заключением соглашений с пользователями.

2.2.2.2 Конференция решила оставить п. 23 документа Doc 9082 без изменений и включить новый подпункт iv) в п. 22, предложенный в документе WP/33 и измененный в ходе обсуждения.

## 2.2.3 Рекомендация

2.2.3.1 На основе представленной документации и проведенной дискуссии о единой стоимостной основе различных сборов в рамках пункта 2.2 повестки дня Конференция приняла следующую рекомендацию:

### **РЕКОМЕНДАЦИЯ 5. ЕДИНАЯ СТОИМОСТНАЯ ОСНОВА РАЗЛИЧНЫХ СБОРОВ**

#### **КОНФЕРЕНЦИЯ РЕКОМЕНДУЕТ:**

- a) Государствам следует рассмотреть вопрос о необходимости предоставления эксплуатантам аэропортов бóльшей гибкости в отношении установления сборов путем, например, агрегирования стоимостных основ при определенных обстоятельствах.
- b) ИКАО следует внести изменения в документ Doc 9082 с целью обеспечения дополнительной гибкости при установлении аэропортовых сборов.

## ЧАСТЬ II. НОРМА ПРИБЫЛИ

### 2.2.4 Документация

**Секретариат (WP/9)** представил возможный метод определения "разумной" нормы прибыли на активы как для аэропортов, так и для ANSP. Хотя в документе Doc 9082 этот вопрос в деталях не рассматривается, государствам следует иметь ясное определение разумной нормы прибыли своих поставщиков обслуживания, наряду с методикой ее оценки. Расчет средневзвешенной стоимости капитала (WACC) является широко используемым методом определения разумной нормы прибыли таких капиталоемких компаний, как аэропорты и ANSP. Ввиду сложности и технического характера данного вопроса в документе делался вывод о том, что ИКАО следует разработать дополнительный инструктивный материал на эту тему.

**МСА (WP/31)** считал, что любые инструктивные материалы ИКАО по определению разумной нормы прибыли не должны носить обязательного характера или содержать конкретные указания относительно методики или технических деталей. Признанной методикой определения нормы прибыли является расчет средневзвешенной стоимости капитала (WACC), но это всего лишь один из нескольких способов расчета нормы прибыли. Государства должны решать, определять ли им и как определять разумную норму прибыли в каждом конкретном случае, руководствуясь принципами экономического надзора. При расчете разумной нормы прибыли следует принимать во внимание различные риски, с которыми сталкиваются аэропорты, а также степень их серьезности.

**ИАТА (WP/49)** считала, что в рыночных условиях отдельных поставщиков обслуживания имеются существенные различия. Независимо от методики расчета нормы прибыли следует уделять большее внимание взаимосвязи между риском и допустимой нормой прибыли.

**Мали (WP/42, информационный документ)** представила некоторую информацию по этому пункту (см. п. 2.1.1).

### 2.2.5 Обсуждение

2.2.5.1 Конференция согласилась с тем, что обсуждение вопроса о норме прибыли охватывает как аэропортовый аспект, так и аспект аэронавигационного обслуживания, несмотря на то, что последний включен в пункт 3.2 повестки дня.

2.2.5.2 Выражена общая поддержка в отношении цели и смысла предложений, представленных в документе WP/9, где данный вопрос рассматривался с точки зрения как аэропортов, так и ANSP. Основное внимание в ходе дискуссии было уделено двум конкретным предложениям: определить, следует ли вносить изменения в документ Doc 9082 для рассмотрения вопроса о взаимосвязи между риском, с которым сталкиваются поставщики обслуживания, и разумной нормой прибыли, как предлагалось в документе WP/49, и решить, есть ли необходимость в проведении ИКАО дополнительной работы для подготовки дополнительного инструктивного материала.

2.2.5.3 В связи с отсутствием поддержки в отношении первого предложения (WP/49) Конференция решила, что поправки к соответствующей части документа Doc 9082 по этому вопросу не требуются. В связи со вторым предложением (WP/31), несмотря на выраженное предостережение о том, что инструктивный материал ИКАО для государств не должен носить слишком обязательный характер, была выражена общая поддержка в отношении того, что дополнительный инструктивный материал ИКАО мог бы быть полезным для государств в решении этого сложного вопроса. Согласившись с тем, что ИКАО следует провести дополнительную работу, Конференция рекомендовала уделить в ней основное внимание оказанию помощи государствам в рассмотрении вопроса о том, как провести оценку элемента риска и стоимости активов в контексте определения разумной нормы прибыли. Она признала, что по данному вопросу имеется обширная литература, которую следует использовать в качестве справочного материала в работе, которая будет проведена ИКАО.

## 2.2.6 Рекомендация

2.2.6.1 На основе представленной документации и проведенной дискуссии о норме прибыли, охватывающей пункты 2.2 и 3.2 повестки дня, Конференция приняла следующую рекомендацию:

### **РЕКОМЕНДАЦИЯ 6. НОРМА ПРИБЫЛИ АЭРОПОРТОВ И АЭРОНАВИГАЦИОННЫХ СЛУЖБ**

#### **КОНФЕРЕНЦИЯ РЕКОМЕНДУЕТ:**

- a) При выполнении своей функции экономического надзора государствам следует по мере необходимости и с учетом национальных условий ясно определять, что является разумной нормой прибыли на активы их поставщиков обслуживания.
- b) ИКАО следует разработать дополнительный инструктивный материал, касающийся возможных методик оценки элемента риска и стоимости активов в контексте определения разумной нормы прибыли.