

**Cir 316
AT/135**



Региональные различия в эксплуатационных экономических показателях международных авиакомпаний: 2004 и 2005 годы

Утверждено Генеральным секретарем
и опубликовано с его санкции

**Cir 316
AT/135**



Региональные различия в эксплуатационных экономических показателях международных авиакомпаний: 2004 и 2005 годы

Утверждено Генеральным секретарем
и опубликовано с его санкции

Международная организация гражданской авиации

Опубликовано отдельными изданиями на русском, английском, испанском
и французском языках
МЕЖДУНАРОДНОЙ ОРГАНИЗАЦИЕЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ.
999 University Street, Montréal, Quebec, Canada H3C 5H7

Информация о порядке оформления заказов и полный список агентов по
продаже и книготорговых фирм размещены на веб-сайте ИКАО www.icao.int.

**Циркуляр ИКАО 316. Региональные различия в эксплуатационных экономических
показателях международных авиакомпаний: 2004 и 2005 годы**

Номер заказа: CIR316-CD
ISBN 978-92-9231-231-2

© ICAO 2008

Все права защищены. Никакая часть данного издания не может
воспроизводиться, храниться в системе поиска или передаваться ни в
какой форме и никакими средствами без предварительного письменного
разрешения Международной организации гражданской авиации.

ОГЛАВЛЕНИЕ

	<i>Страница</i>
Глава 1. Введение	1
Глава 2. Уровни доходных ставок	2
Пассажирские перевозки	2
Грузовые и почтовые перевозки	7
Глава 3. Региональные различия в доходных ставках регулярных пассажирских перевозок и связанных с ними расходах	11
Общие финансовые итоги по группам международных маршрутов	11
Сравнение итогов за 2005 год с результатами 2003 года	12
Различия в соотношениях доходов и расходов авиакомпаний	18
Глава 4. Факторы, вызывающие региональные различия в себестоимости	20
Состав парка воздушных судов и беспосадочная дальность полетов	20
Цены на авиационное топливо и масло	24
Аэропортовые и связанные с ними сборы	24
Коэффициент загрузки	25
Другие причины региональных различий в себестоимости	25
Краткая сводка причин региональных различий в себестоимости	27
Добавление 1. Источники и полнота данных	30
Источники данных	30
Полнота данных	30
Добавление 2. Метод анализа и пределы погрешности	36
Метод анализа	36
Пределы погрешности	38
Добавление 3. Вопросники о доходах и расходах	43
I. Факсимиле вопросников и дополнений	45
II. Государства, представившие ответы на вопросники	50

Глава 1

ВВЕДЕНИЕ

1.1 Настоящий циркуляр подготовлен в соответствии с добавлением G к резолюции A36-15 Ассамблеи ИКАО, в котором Совету предлагается дать указание Генеральному секретарю периодически выпускать "исследование по вопросу о региональных различиях в уровне эксплуатационных расходов международного воздушного транспорта с анализом возможного влияния на этот уровень различий в видах перевозок и исходных ценах, а также последствий изменения цен для авиатарифов". Это исследование "*Региональные различия в эксплуатационных экономических показателях международных авиакомпаний: 2004 и 2005 годы*" заменяет исследование за 2002 и 2003 годы, опубликованное в 2006 году (циркуляр 310-АТ/132), и три предыдущих исследования – одно за 2000 и 2001 годы (опубликовано в циркуляре 306-АТ/128), другое за 1998 и 1999 гг. (опубликовано в циркуляре 293-АТ/125) и третье за 1992–1997 годы (опубликовано в циркуляре 280-АТ/117). До этого аналогичные исследования издавались ежегодно под названием "*Региональные различия в тарифах и расходах при выполнении международных воздушных перевозок*"; они охватывали 1976–1992 годы. Данные исследования теперь публикуются каждые два года или через год, хотя сбор и анализ данных проводится на ежегодной основе. Настоящий циркуляр охватывает 2004 и 2005 годы, и в нем содержатся сравнения с 2003 г. – последним годом, за который имелись данные, включенные в предыдущий циркуляр (циркуляр 310—АТ/132).

1.2 Удельные доходы от пассажирских, грузовых и почтовых регулярных перевозок представлены в главе 2 по 17 группам международных маршрутов, охватывающим все международные авиалинии. Для тех же самых групп маршрутов региональные различия в расходах, соответствующие доходным ставкам регулярных пассажирских сообщений, представлены в главе 3. Главные причины региональных различий в расходах идентифицированы в главе 4. В главах 2 и 3 результаты за 2005 год сравниваются с результатами за 2003 год.

1.3 Источники данных, использованных в данном исследовании, указаны в добавлении 1 вместе с информацией о размерах выборки, на которой основываются данные о доходах и расходах. Метод анализа, использованный в исследовании, представлен в добавлении 2 наряду с информацией о пределах погрешностей, которые следует учитывать при рассмотрении результатов исследований подобного характера. Факсимиле вопросников и информация об ответах приводятся в добавлении 3.

1.4 Если не указано иное, все ссылки в настоящем циркуляре на центы означают центы США, а все ссылки на доллары – доллары США.

Глава 2

УРОВНИ ДОХОДНЫХ СТАВОК

Пассажирские перевозки

2.1 Оценочные данные о средних удельных доходах от пассажирских перевозок по группам маршрутов в 2004 и 2005 годах представлены в таблице 2-1.

2.2 В колонке 1 таблицы 2-1 указаны средние (взвешенные) доходы на пассажиро-километр при выполнении регулярных пассажирских перевозок по каждой группе маршрутов за 2004 и 2005 годы. Эти данные считаются репрезентативными для всех авиакомпаний, выполняющих полеты по данной группе маршрутов, и также включают оценки средних доходов авиакомпаний, не представляющих сведения. Данные представлены без различий по классу обслуживания или типу тарифа. Таким образом, они являются общими взвешенными средними для всех индивидуальных линий на каждой группе маршрутов и для всех типов тарифов. Общий средний доход на пассажиро-километр (за исключением сопутствующих доходов) был оценен в 8,04 цента в 2004 году и 8,38 цента в 2005 году. Однако средние данные по группам маршрутов варьируются от верхнего предела в 14,6 цента на маршрутах внутри Европы до нижнего предела в 5,5 цента на маршрутах через северную/центральную части Тихого океана в 2004 году и от верхнего предела в 14,4 цента до нижнего предела в 5,8 цента в тех же группах маршрутов в 2005 году. В связи с неполнотой представленных сведений три группы маршрутов – между Центральной Америкой и Карибским бассейном и внутри этих регионов, на Ближнем Востоке и в Африке – не включены в данный анализ. Однако оценки по ним включены в общемировые сведения за оба года.

2.3 Во всем мире средний оценочный доход на пассажиро-километр при регулярных перевозках, составлявший в 2005 году 8,38 цента, повысился по сравнению с уровнем 2003 года более чем на 8%. Сравнительные данные по группам маршрутов за 2003 и 2005 годы имеются в отношении 14 отдельных групп маршрутов. Из 14 групп маршрутов в 12 зарегистрировано увеличение дохода, которое колеблется в пределах более 15% на маршрутах через северную/центральную и южную части Тихого океана и порядка 4% на маршрутах между Канадой, Мексикой и Соединенными Штатами Америки. Снижение объема перевозок приблизительно на 1% было отмечено на маршрутах внутри Европы, и практически никаких изменений не было отмечено в прогнозируемом среднем пассажирообороте на маршрутах между Северной Америкой и Центральной Америкой/Карибским бассейном (рис. 2-1).

2.4 Наблюдаемые с 2003 по 2005 год изменения доходных ставок отражают ослабление доллара США по отношению к большинству других валют мира, особенно валют стран Европы и Азии/бассейна Тихого океана. Относительные изменения в период между 2003 и 2005 годом были бы во многих случаях существенно меньше, если бы они были выражены в национальных валютах стран соответствующих авиакомпаний. Краткая оценка этого эффекта сделана в главе 3 (пп. 3.11 и 3.12).

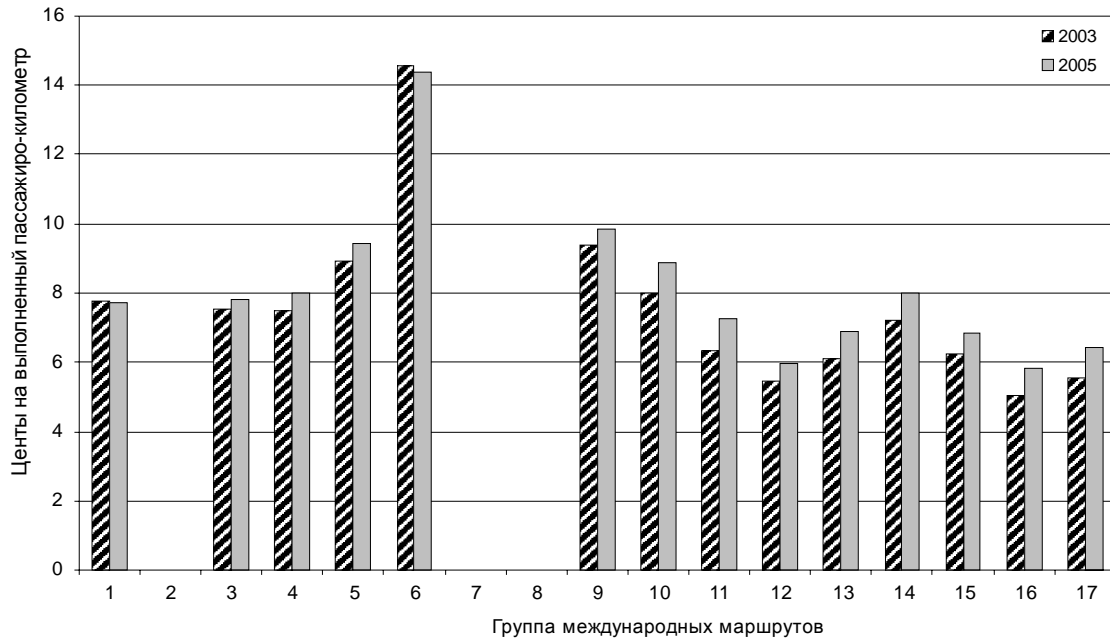
2.5 Результаты анализа, приведенные в пп. 2.2–2.4, относятся только к средним доходным ставкам всех авиакомпаний, объединенных каждой группой маршрутов. Показатели индивидуальных авиакомпаний могут существенно отклоняться от этих средних цифр. Для пассажирских перевозок колебания доходных ставок на каждой группе маршрутов в 2004 и 2005 годах показаны соответственно в таблицах 2-2 и 2-3. Для немногих групп маршрутов доходные ставки индивидуальных авиакомпаний не отличаются существенно от средних цифр по группе маршрутов (например, для маршрутов через Северную Америку и Центральную Америку/Карибский бассейн, внутри Северной Америки и через южную часть Тихого океана). Однако в большинстве групп

маршрутов доходные ставки авиакомпаний разнятся значительно, отражая, помимо других факторов, разницу в структуре маршрутов и соотношении различных типов загрузки.

Таблица 2-1. Оценочные средние удельные доходы от пассажирских перевозок по группам международных маршрутов¹: 2004 и 2005 гг.

Группа маршрутов ²	Доход (в центах) на пассажиро-километр ³		Коэффициент занятости кресел (в процентных пунктах)	
	(1)		(2)	
	2004	2005	2004	2005
1. Между Северной и Центральной Америкой/Карибским бассейном	7,7	7,7	69	72
2. Между Центральной Америкой и Карибским бассейном и внутри этих регионов	—	—	—	—
3. Между Канадой, Мексикой и США	7,6	7,8	69	71
4. Между Северной Америкой/Центральной Америкой/Карибским бассейном и Южной Америкой	7,8	8,0	70	73
5. В Южной Америке	9,1	9,4	63	65
6. В Европе	14,6	14,4	70	72
7. На Ближнем Востоке	—	—	—	—
8. В Африке	—	—	—	—
9. Между Европой и Ближним Востоком	9,4	9,9	69	71
10. Между Европой/Ближним Востоком и Африкой	8,4	8,9	72	72
11. Северная Атлантика	6,7	7,3	80	81
12. Центральная Атлантика	5,7	6,0	78	80
13. Южная Атлантика	6,5	6,9	80	80
14. В Азии/бассейне Тихого океана	7,7	8,0	69	69
15. Между Европой/Ближним Востоком/Африкой и Азией/бассейном Тихого океана	6,6	6,8	75	76
16. Северная и центральная части Тихого океана	5,5	5,8	81	80
17. Южная часть Тихого океана	6,0	6,4	76	77

1. Там, где они представлены, данные для регулярных перевозок рассматриваются как репрезентативные для всех авиакомпаний, выполняющих перевозки в данной группе маршрутов. В добавлении 1 описывается порядок полноты представленности данных как для регулярных, так и для нерегулярных перевозок, а пределы погрешности, которые необходимо иметь в виду в отношении данных о регулярных перевозках, приводятся в добавлении 2. В отношении местных маршрутов в Африке и внутри региона Центральной Америки/Карибского бассейна полнота данных была недостаточной для их индивидуальной представленности, но эти данные были включены в мировые средние показатели.
2. Более подробное описание групп маршрутов содержится в добавлении 3, на обратной стороне вопросника о доходах.
3. Эти данные, как правило, не включают такие эксплуатационные доходы, которые могут быть отнесены к международным пассажирским перевозкам. По отдельным группам маршрутов эти неключенные сопутствующие эксплуатационные доходы могут составить дополнительно 8 % как в 2004, так и в 2005 году сверх указанных средних доходов.



- | | | |
|---|----------------------------|--|
| 1. Северная Америка – Центральная Америка | 7. Ближний Восток | 13. Южная Атлантика |
| 2. Центральная Америка | 8. Африка | 14. Азия/бассейн Тихого океана |
| 3. Северная Америка | 9. Европа – Ближний Восток | 15. Европа – Азия/бассейн Тихого океана |
| 4. Северная Америка – Южная Америка | 10. Европа – Африка | 16. Северная/центральная части Тихого океана |
| 5. Южная Америка | 11. Северная Атлантика | 17. Южная часть Тихого океана |
| 6. Европа | 12. Центральная Атлантика | |

Рис. 2-1. Сравнение доходных ставок пассажирских перевозок: 2003 и 2005 гг.

Таблица 2-2. Колебания доходных ставок регулярных пассажирских перевозок авиакомпаний в 2004 году

Группа маршрутов (краткое название)	Средний доход (в центах) на пасс.-км. (для всех авиакомпаний из таблицы 2-1)	Количество авиаком- паний, охваченных анализом	Доход (в центах) на пассажиро-километр для отдельных авиакомпаний																								
			2-	3-	4-	5-	6-	7-	8-	9-	10-	11-	12-	13-	14-	15-	16-	17-	18-	19-	20-	21-	22-	23-	24-	25 и	
			3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	более	
			Количество авиакомпаний																								
1. Северная Америка – Центральная Америка	7,7	8					4	3	0	1																	
2. Центральная Америка	—																										
3. Северная Америка	7,6	11				1	3	5	2																		
4. Северная Америка – Южная Америка	7,8	11			1	1	1	4	1	1	1	0	0	1													
5. Южная Америка	9,1	3							2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1			
6. Европа	14,6	41				2	1	3	4	2	2	3	2	2	2	2	2	2	2	4	3	1	0	2	1	1 ¹	
7. Ближний Восток	—																										
8. Африка	—																										
9. Европа – Ближний Восток	9,4	24				3	6	3	5	4	1	0	1	0	0	1											
10. Европа – Африка	8,4	26			1	3	2	4	2	6	5	0	0	1	1	1											
11. Северная Атлантика	6,7	28	1	0	5	12	8	1	0	1																	
12. Центральная Атлантика	5,7	9			2	5	0	0	2																		
13. Южная Атлантика	6,5	11		1	2	2	5	0	0	0	1																
14. Азия/Тихий океан	7,7	19	1	1	1	3	4	2	2	0	1	2	1	0	1												
15. Европа – Азия/Тихий океан	6,6	34		1	7	11	6	5	2	2																	
16. Северная/центральная части Тихого океана	5,5	16		1	6	3	4	2																			
17. Южная часть Тихого океана	6,0	3				2	0	1																			

1. В пределах (37–38).

Таблица 2-3. Колебания доходных ставок регулярных пассажирских перевозок авиакомпаний в 2005 году

Группа маршрутов (краткое название)	Средний доход (в центах) на пасс.-км. (для всех авиакомпаний из таблицы 2-1)	Количество авиаком- паний, охваченных анализом	Доход (в центах) на пассажиро-километр для отдельных авиакомпаний																								
			2-	3-	4-	5-	6-	7-	8-	9-	10-	11-	12-	13-	14-	15-	16-	17-	18-	19-	20-	21-	22-	23-	24-	25 и	
			3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	более	
Количество авиакомпаний																											
1. Северная Америка – Центральная Америка	7,7	10				3	1	4	1	1																	
2. Центральная Америка	–																										
3. Северная Америка	7,8	11				1	2	6	2																		
4. Северная Америка – Южная Америка	8,0	9				1	2	3	2	1																	
5. Южная Америка	9,4	4							1	1	1	0	1														
6. Европа	14,4	34				1	1	2	2	2	2	3	3	2	2	0	2	6	1	0	1	1	2			1 ¹	
7. Ближний Восток	–																										
8. Африка	–																										
9. Европа – Ближний Восток	9,9	22				1	4	5	2	3	3	2	0	1	0	0	0	1									
10. Европа – Африка	8,9	25				2	3	2	5	4	3	3	2	0	1												
11. Северная Атлантика	7,3	26	1	0	3	6	10	5	0	0	1																
12. Центральная Атлантика	6,0	11				2	5	2	1	0	1																
13. Южная Атлантика	6,9	11		1	1	2	5	1	0	0	1																
14. Азия/Тихий океан	8,0	27		1	1	4	5	4	5	1	1	3	1	0	1												
15. Европа – Азия/Тихий океан	6,8	35		1	9	9	6	5	4	0	1																
16. Северная/центральная части Тихого океана	5,8	18		2	4	5	4	2	0	0	1																
17. Южная часть Тихого океана	6,4	4		1	0	2	0	1																			

1. В пределах (33–34).

Грузовые и почтовые перевозки

2.6 Средние доходные ставки при перевозках груза и почты в 2004 и 2005 годах по группам международных маршрутов, согласно представленным данным, приведены в таблице 2-4. Следует иметь в виду, что средние доходные ставки по каждой группе маршрутов за оба года могут относиться не к одной и той же группе авиакомпаний. Это также объясняется тем, что располагаемые данные весьма ограничены и зависят от уровня отчетности авиаперевозчиков, численный состав которых может ежегодно меняться.

2.7 Колонка 1 таблицы 2-4 содержит данные об общесистемных средних доходах на выполненный тонно-километр всех регулярных грузовых перевозок по каждой группе маршрутов (включая перевозки пассажирскими, грузопассажирскими и грузовыми воздушными судами). Колебания средних показателей по группам маршрутов находятся в пределах от 78,7 цента на маршрутах внутри Северной Америки до 19,1 цента на маршрутах через южную часть Тихого океана в 2004 году и от 88,8 до 18,0 цента в тех же группах маршрутов в 2005 году. При сравнении данных 2003 и 2005 годов в 13 группах маршрутов наблюдалось увеличение доходных ставок, а в 4 было отмечено их снижение.

2.8 В колонках 2 и 3 таблицы 2-4 показаны средние доходы на выполненный тонно-километр от регулярных грузовых перевозок соответственно пассажирскими, грузопассажирскими и грузовыми воздушными судами. В большинстве групп маршрутов, по которым имеются данные, в связи с большой грузоподъемностью, предлагаемой по конкурентоспособным тарифам на широкофюзеляжных пассажирских и грузопассажирских воздушных судах (например, на маршрутах через северную/центральную акватории Тихого океана), удельные доходы на пассажирских и грузопассажирских воздушных судах ниже, чем на грузовых. Это отражает тот факт, что в зависимости от состава загрузки себестоимость грузовых перевозок на грузопассажирских воздушных судах допускает применение значительно более низких тарифов, чем на грузовых рейсах. Кроме того, более высокие доходные ставки грузовых перевозок специализированными грузовыми рейсами на ряде маршрутов, связанных с Северной Америкой, отражают данные одного из крупнейших грузовых перевозчиков, которые также включают в себя экспресс-перевозки и доходы от них.

2.9 Колонка 4 таблицы 2-4 содержит сведения о средних доходах на выполненный тонно-километр авиапочтовых перевозок по каждой группе маршрутов. Средние показатели по группам маршрутов находятся в пределах от 81,1 цента на маршрутах внутри Ближнего Востока до 24,2 цента на маршрутах Южной Америки в 2004 году и от 61,2 цента на маршрутах внутри Северной Америки до 28,8 цента на маршрутах через южную часть Тихого океана в 2005 году. В период с 2003 по 2005 год удельные доходы от почтовых перевозок повысились в 5 из 13 групп маршрутов, по которым имелись данные, не изменились в одной группе маршрутов и снизились в оставшихся 7 группах маршрутов. Доходные ставки почтовых перевозок в целом остаются все еще несколько выше, чем удельные доходы от грузовых перевозок, за исключением маршрутов в Северной Америке, между Северной Америкой/Центральной Америкой и Южной Америкой, в Европе и Азии/бассейне Тихого океана (только в 2005 году).

2.10 Колебания в доходах отдельных авиакомпаний на тонно-километр грузовых перевозок в регулярном сообщении по каждой группе маршрутов за 2004 и 2005 годы показаны соответственно в таблицах 2-5 и 2-6. Для немногих групп маршрутов удельные доходы отдельных авиакомпаний не отличаются существенно от средних показателей для группы маршрутов (например, на маршрутах Ближнего Востока, через Центральную и Южную Атлантику и через южную часть Тихого океана). Однако как и при пассажирских перевозках, в большинстве групп маршрутов доходные ставки авиакомпаний существенно различаются.

Таблица 2-4. Средние представленные авиакомпаниями доходные ставки грузовых и почтовых перевозок по группам международных маршрутов: 2004 и 2005 гг.¹

Группа маршрутов (краткое название)	Доходы от перевозки грузов (в центах) на выполненный тонно-километр						Доходы от перевозки почты (в центах) на выполненный тонно-километр	
	Всего		Пассажирские и грузопассажирские воздушные суда		Чистогрузовые воздушные суда		Всего	
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
	2004	2005	2004	2005	2004	2005	2004	2005
1. Северная Америка – Центральная Америка	27,2	24,4	27,2	24,4	–	–	39,6	36,3
2. Центральная Америка	38,2	30,9	38,2	30,9	–	–	–	–
3. Северная Америка	78,7	88,8	24,5	31,0	84,5	100,2	49,0	61,2
4. Северная Америка – Южная Америка	22,2	44,0	21,7	22,2	26,0	84,8	36,0	39,5
5. Южная Америка	35,4	21,2	35,4	21,1	–	–	24,2	–
6. Европа	60,1	67,1	58,7	67,4	71,4	65,9	57,2	59,6
7. Ближний Восток	28,5	33,5	28,5	33,5	–	–	81,1	–
8. Африка	35,2	31,8	35,2	31,8	–	–	–	–
9. Европа – Ближний Восток	21,2	26,0	21,9	24,6	18,8	31,7	43,2	41,3
10. Европа – Африка	23,1	24,1	22,6	24,1	46,6	23,9	46,5	43,0
11. Северная Атлантика	27,3	30,3	15,9	17,5	66,6	69,6	30,8	30,6
12. Центральная Атлантика	20,9	23,7	20,9	23,7	–	–	31,1	30,4
13. Южная Атлантика	21,1	25,2	21,1	25,2	–	–	30,1	33,4
14. Азия/Тихий океан	38,5	42,6	38,2	38,8	39,5	49,5	42,2	41,5
15. Европа – Азия/Тихий океан	22,4	24,1	21,5	24,1	23,5	24,2	28,2	27,7
16. Северная/центральная части Тихого океана	27,9	31,6	22,0	24,8	30,1	34,0	44,1	38,0
17. Южная часть Тихого океана	19,1	18,0	19,1	18,0	–	–	30,8	28,8

1. Данные приведены только по перевозчикам, представившим содержательные сведения, и только в тех случаях, когда данные получены от двух и более перевозчиков. Степень полноты представленности этих данных описывается в добавлении 1.

Таблица 2-5. Колебания доходных ставок регулярных грузовых перевозок авиакомпаний в 2004 году

Группа маршрутов (краткое название)	Средний доход (в центах) на пасс.-км. (для всех авиакомпаний из таблицы 2-4)	Кол-во авиаком- паний, охваченных анализом	Доход (в центах) на пассажиро-километр для отдельных авиакомпаний																
			0 – 10	10 – 20	20 – 30	30 – 40	40 – 50	50 – 60	60 – 70	70 – 80	80 – 90	90 – 100	100 – 110	110 – 120	120 – 130	130 – 140	140 – 150	150 – 160	160 и более
			Количество авиакомпаний																
1. Северная Америка – Центральная Америка	27,2	7	3	2	0	0	0	1	1										
2. Центральная Америка	38,2	2			1	0	0	0	0	1									
3. Северная Америка	78,7	11	2	5	1	0	2	0	0	0	0	0	0	0	1				
4. Северная Америка – Южная Америка	22,2	9	4	4	0	0	0	0	0	0	0	1							
5. Южная Америка	35,4	2		1	0	0	0	0	0	0	0	1							
6. Европа	60,1	27		2	2	3	4	2	3	2	1	1	2	0	0	1	1	3 ¹	
7. Ближний Восток	28,5	3		1	2														
8. Африка	35,2	2		1	0	1													
9. Европа – Ближний Восток	21,2	19	5	6	2	1	2	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1 ²
10. Европа – Африка	23,1	23	4	7	3	3	2	2	1	1									
11. Северная Атлантика	27,3	30	20	8	0	1	0	0	0	1									
12. Центральная Атлантика	20,9	8	4	2	2														
13. Южная Атлантика	21,1	10	8	1	1														
14. Азия/Тихий океан	38,5	20	1	4	4	3	0	3	1	1	0	1	0	1	0	1			
15. Европа – Азия/Тихий океан	22,4	32	8	17	5	0	0	2											
16. Северная/центральная части Тихого океана	27,9	18	6	8	1	1	2												
17. Южная часть Тихого океана	19,1	3	1	1	1														

1. В пределах (170–180) и (210–220).
2. В пределах (210–220).

Таблица 2-6. Колебания доходных ставок регулярных грузовых перевозок авиакомпаний в 2005 году

Группа маршрутов (краткое название)	Средний доход (в центах) на пасс.-км. (для всех авиакомпаний из таблицы 2-4)	Кол-во авиаком- паний, охваченных анализом	Доход (в центах) на пассажиро-километр для отдельных авиакомпаний																
			0 – 10	10 – 20	20 – 30	30 – 40	40 – 50	50 – 60	60 – 70	70 – 80	80 – 90	90 – 100	100 – 110	110 – 120	120 – 130	130 – 140	140 – 150	150 – 160	160 и более
			Количество авиакомпаний																
1. Северная Америка – Центральная Америка	24,4	7		2	3	0	0	0	0	2									
2. Центральная Америка	30,9	3			2	0	0	0	0	0	0	1							
3. Северная Америка	88,8	12			7	2	0	1	0	0	1	0	0	1					
4. Северная Америка – Южная Америка	44,0	11		1	5	2	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1 ¹
5. Южная Америка	21,2	3	1	1	0	1													
6. Европа	67,1	25			1	2	1	0	3	5	2	3	0	2	0	1	0	1	4 ²
7. Ближний Восток	33,5	2			1	1													
8. Африка	31,8	3			1	0	0	0	1	1									
9. Европа – Ближний Восток	26,0	18		2	5	2	4	3	0	0	0	0	0	1					1 ³
10. Европа – Африка	24,1	20		2	6	4	3	1	0	1	2	0	1						
11. Северная Атлантика	30,3	28		12	13	0	2	0	0	0	1								
12. Центральная Атлантика	23,7	9		2	5	1	1												
13. Южная Атлантика	25,2	10		7	1	2													
14. Азия/Тихий океан	42,6	29		1	3	8	6	4	3	1	2	0	0	0	0	0	0	1	
15. Европа – Азия/Тихий океан	24,1	37		4	22	7	3	0	1										
16. Северная/центральная части Тихого океана	31,6	21		6	10	1	1	0	3										
17. Южная часть Тихого океана	18,0	4		2	2														

1. В пределах (170–180).
2. В пределах (160–170), (180–190), (200–210) и (240–250).
3. В пределах (170–180).

Глава 3

РЕГИОНАЛЬНЫЕ РАЗЛИЧИЯ В ДОХОДНЫХ СТАВКАХ РЕГУЛЯРНЫХ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК И СВЯЗАННЫХ С НИМИ РАСХОДАХ

Общие финансовые итоги по группам международных маршрутов

3.1 В таблице 3-1 представлены выборочные эксплуатационные данные и оценочные финансовые итоги за 2004 и 2005 годы в целом и по группам маршрутов.

3.2 Колонка 1 таблицы 3-1 показывает, что число регулярных авиакомпаний, выполняющих полеты на реактивных самолетах в каждой группе маршрутов, колеблется от 15 маршрутов в южной части Тихого океана до 208, обслуживающих Европейскую часть в 2004 году, и от 14 до 205 на тех же самых группах маршрутов в 2005 году. Следует отметить, что из данного исследования исключены перевозки этих авиакомпаний, осуществляемые на винтовых воздушных судах, а также перевозки примерно 115 и 119 небольших международных авиакомпаний, которые соответственно в 2004 и 2005 годах эксплуатировали только винтовые воздушные суда. В целом эти перевозки винтовыми воздушными судами составили примерно 0,6 и 0,5 % от мирового объема международных кресло-километров соответственно в 2004 и 2005 годах с их наиболее высокой долей на отдельной группе маршрутов на уровне 28 и 29 % внутри Центральной Америки/Карибского бассейна соответственно в 2004 и 2005 годах и на уровне примерно 3 % в Африке как в 2004, так и в 2005 году.

3.3 Все эксплуатационные параметры, указанные в колонках 3–5 таблицы 3-1, имеют существенное влияние на эксплуатационную себестоимость (см. главу 4), а на общую мировую себестоимость влияет также географическая структура перевозок, приведенная в колонке 2. Имеются существенные различия между группами маршрутов по объему перевозок, средней протяженности беспосадочного полета, среднему количеству кресел на воздушное судно и среднему коэффициенту пассажирской загрузки.

3.4 Финансовые итоги приводятся в колонках 6–8. Следует иметь в виду, что цифры доходов обычно не отражают сопутствующие эксплуатационные доходы. Эти сопутствующие доходы (которые могут быть прямо отнесены к пассажирским перевозкам) включают доходы от перевозки пассажиров, уплачивающих менее 25 % нормального действующего тарифа, комиссионные от продажи перевозок на рейсы других авиакомпаний, сборы за неявку пассажира на рейс и аннулирование забронированной поездки (однако расходы, соответствующие этим доходам, включены в цифры расходов в колонке 7). Эти сопутствующие доходы включают также платежи "нетто" по выравниванию провозных способностей, являющиеся следствием пульных соглашений и/или совместной эксплуатации рейсов, а также доходы от продажи провозных способностей своих рейсов другим перевозчикам. Доходы от предоставления других услуг, нежели воздушные перевозки (такие как услуги сервиса и техническое обслуживание или наземное обслуживание третьих сторон), и соответствующие расходы исключены из всех цифр, представленных в этом исследовании. Анализ на этой основе полученных данных о сопутствующих доходах за 2004 и 2005 годы показывает, что в целом по международным маршрутам соответствующие доходы от неосновной деятельности, не включенные в таблицу 3-1, могли составить примерно 0,36 цента на пассажиро-километр как в 2004, так и в 2005 году. Если бы эти сопутствующие доходы были добавлены к оценочной средней мировой себестоимости, то они увеличили бы ее с 8,04 до 8,40 цента на пассажиро-километр в 2004 году и с 8,38 до 8,74 цента на пассажиро-километр в 2005 году, что соответствует более 4 % за каждый год. В отдельных группах маршрутов сопутствующие эксплуатационные доходы,

связанные с пассажирскими перевозками, могут составлять дополнительно около 8 % сверх средних доходов в эти два года. Однако в последующем анализе они не учитывались, поскольку оценка их по всем авиакомпаниям (представившим и не представившим данные) не производилась из-за неуверенности в том, в какой степени они могут быть отнесены к пассажирским перевозкам на пассажирских и грузопассажирских воздушных судах.

3.5 Средние (взвешенные) эксплуатационные расходы на пассажиро-километр, относимые к пассажирским перевозкам на пассажирских и грузопассажирских воздушных судах, по всем международным маршрутам составили в 2004 и 2005 годах соответственно 8,27 и 8,55 цента (колонка 7) (способ определения расходов, связанных с пассажирскими перевозками, указан в п. 10 добавления 2). Для индивидуальных групп маршрутов цифры находились в пределах от 14,6 цента на авиалиниях внутри Европы до 5,8 цента на маршрутах через северную/центральную часть Тихого океана в 2004 году и от 13,8 до 6,3 цента на тех же маршрутах в 2005 году. Эти оценочные расходы включают такие статьи, как амортизация и выплаченные комиссионные (которые иногда учитываются иным образом), но исключают расходы, связанные с перевозкой грузов и почты.

3.6 Отношение доходов от пассажирских перевозок к расходам на них (колонка 8) в целом по международным маршрутам оценивается в 0,97 в 2004 году и в 0,98 в 2005 году с разбросом по индивидуальным группам маршрутов от 0,75 до 1,05 в эти два года. С учетом соответствующих сопутствующих доходов, связанных с международными пассажирскими перевозками, и пределов погрешностей при оценке доходов и расходов (рассматривается в добавлении 2) отношение доходы/расходы для всех международных пассажирских перевозок в 2004 году оценено как находящееся между 0,98 и 1,05, а в 2005 году – между 0,98 и 1,06 с наиболее вероятными значениями 1,01 и 1,02 соответственно в 2004 и 2005 годах.

3.7 Составляющие полной себестоимости пассажирских перевозок представлены в таблице 3-2. Их главной группировкой является разделение на "расходы по эксплуатации воздушных судов" (т.е. непосредственно относящиеся к полетам воздушных судов по каждой группе маршрутов) и "другие эксплуатационные расходы". Все данные по статьям расходов имеют относительно большой предел неточностей, и их следует рассматривать только как примерные. Тем не менее очевидно, что большинство отдельных статей существенно различается по группам маршрутов.

3.8 Изменения соотношений доходов/расходов в различных авиакомпаниях за 2004 и 2005 годы приведены в таблице 3-3. В большинстве групп маршрутов эти соотношения в значительной степени отличаются по показателям авиакомпаний, и поэтому средний коэффициент доходов/расходов не отражает в полной мере экономические показатели перевозок. Соотношения коэффициентов доходов/расходов отдельных авиакомпаний составляли от менее 0,7 до более 1,3 % на 2 и 3 из 14 групп маршрутов, проанализированных соответственно в 2004 и 2005 годах, и колебались от 0,7 до 1,3 % на 2 группах маршрутов как в 2004, так и в 2005 году.

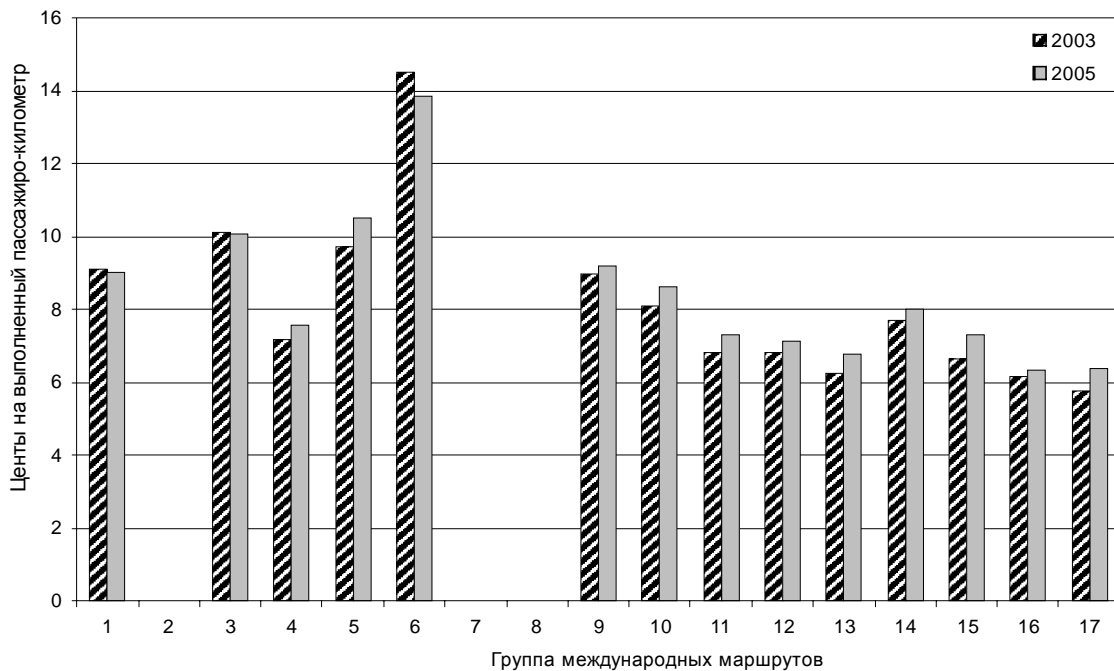
Сравнение итогов за 2005 год с результатами 2003 года

3.9 В целом сравнение данных 2005 года с соответствующими данными за 2003 год указывает на рост на 8,5 % оценочной пассажирской себестоимости располагаемого кресло-километра с 5,89 до 6,39 цента. Поскольку среднемировой коэффициент занятости кресел, составивший 74,7 % в 2005 году, возрос приблизительно на 3 % по сравнению с 2003 годом, себестоимость пассажиро-километра возросла примерно на 3,8 %, с 8,24 до 8,55 цента (см. колонку 7 таблицы 3-1). Удельные доходы (без сопутствующих эксплуатационных доходов) возросли на 8,4 %, с 7,73 цента на пассажиро-километр до 8,38 цента в 2005 году (см. колонку 6 таблицы 3-1). В итоге общее отношение доходов/расходов увеличилось с 0,94 в 2003 году до 0,98 в 2005 году.

3.10 В 2003–2005 годах в 11 из 14 групп маршрутов, по которым имелись сравнительные данные, наблюдалось повышение расходов на пассажиро-километр примерно от 10 % на маршрутах через южную часть Тихого океана и между Европой/Ближним Востоком/Африкой – Азией/бассейном Тихого океана приблизительно до 2 % по сравнению с маршрутами между Европой и Ближним Востоком. В остальных 3 группах маршрутов

наблюдалось некоторое снижение приблизительно с 4 % на маршрутах в Европе до менее чем 1 % на маршрутах в Северной Америке (рис. 3-1).

3.11 Как и в отношении показателей доходов, рассмотренных в главе 2, при сравнении себестоимости за период с 2003 по 2005 год в некоторых случаях проявляется влияние изменений курса доллара США по отношению к другим валютам мира. В Северной Америке и Южной Америке, где большинство пассажирских и грузовых тарифов применяется в долларах США, изменения доходных ставок обычно отражают рыночную конъюнктуру. Аналогично изменение себестоимости в Северной Америке и Южной Америке в значительной мере отражает общее изменение в расходах, а также изменение некоторых эксплуатационных условий, поскольку значительная часть расходов осуществляется в долларах США.

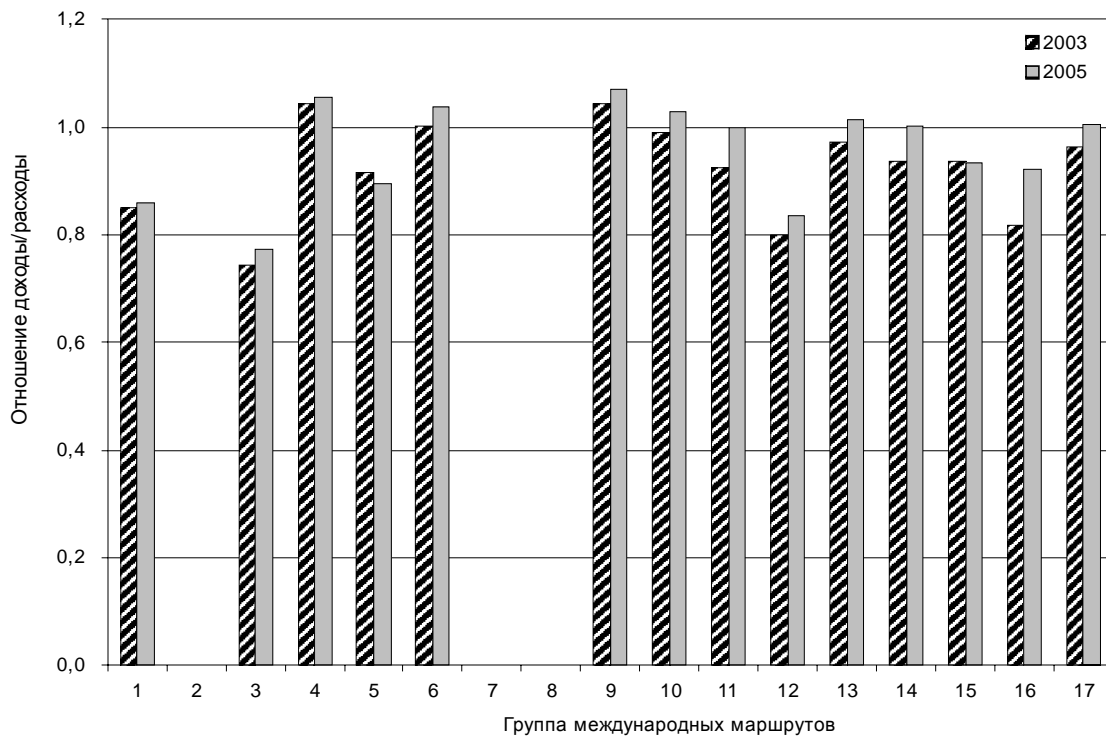


- | | | |
|---|----------------------------|--|
| 1. Северная Америка – Центральная Америка | 7. Ближний Восток | 13. Южная Атлантика |
| 2. Центральная Америка | 8. Африка | 14. Азия/бассейн Тихого океана |
| 3. Северная Америка | 9. Европа – Ближний Восток | 15. Европа – Азия/бассейн Тихого океана |
| 4. Северная Америка – Южная Америка | 10. Европа – Африка | 16. Северная/центральная части Тихого океана |
| 5. Южная Америка | 11. Северная Атлантика | 17. Южная часть Тихого океана |
| 6. Европа | 12. Центральная Атлантика | |

Рис. 3-1. Сравнение полной эксплуатационной себестоимости пассажирских перевозок: 2003 и 2005 гг.

3.12 За пределами Северной и Южной Америки для тех групп маршрутов, где с 2003 по 2005 год национальные валюты в общем укрепились по отношению к доллару США (как, например, на маршрутах, включающих Европу и Азию/бассейн Тихого океана) с некоторыми исключениями, вызвавшими отклонение местных данных, изменения в доходах и расходах, выраженные в долларах США, фактически занижены. Следовательно, в период с 2003 по 2005 год доходные ставки и себестоимость, выраженные в местной валюте, на некоторых группах маршрутов, эксплуатируемых авиакомпаниями этих регионов, были бы снижены, вместо того чтобы возрасти.

3.13 Из 14 проанализированных в данном исследовании групп маршрутов, по которым имелись сравнимые данные, в 12 группах за период с 2003 по 2005 год было отмечено увеличение соответствующего отношения доходов к расходам, а в остальных 2 группах было зарегистрировано предельное снижение (рис. 3-2). Влияние различных региональных групп авиакомпаний на эти изменения объясняется ниже.



- | | | |
|---|----------------------------|--|
| 1. Северная Америка – Центральная Америка | 7. Ближний Восток | 13. Южная Атлантика |
| 2. Центральная Америка | 8. Африка | 14. Азия/бассейн Тихого океана |
| 3. Северная Америка | 9. Европа – Ближний Восток | 15. Европа – Азия/бассейн Тихого океана |
| 4. Северная Америка – Южная Америка | 10. Европа – Африка | 16. Северная/центральная части Тихого океана |
| 5. Южная Америка | 11. Северная Атлантика | 17. Южная часть Тихого океана |
| 6. Европа | 12. Центральная Атлантика | |

Рис. 3-2. Сравнение отношения доходов к расходам: 2003 и 2005 гг.

Таблица 3-1. Основные эксплуатационные данные и финансовые итоги регулярных пассажирских перевозок по группам международных маршрутов: 2004 и 2005 гг.¹

Группа маршрутов (краткое название)	Эксплуатационные данные										Финансовые итоги ²					
	Количество авиалиний		Процентная доля международных перевозок (располаг. кресло-км)		Средняя протяж. беспосадочных этапов полетов (км)		Среднее кол-во кресел на воздушное судно ³		Средний коэффиц. пассаж. загрузки (%)		Средний доход (центы) ⁴ на пассаж.-км		Средний доход (центы) на пассаж.-км		Соотношение доходы/расходы ^{4,5}	
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)
	2004	2005	2004	2005	2004	2005	2004	2005	2004	2005	2004	2005	2004	2005	2004	2005
I. Все международные маршруты	542	542	100,0	100,0	2 060	2 086	220	219	74	75	8,04	8,38	8,27	8,55	0,97	0,96
II. Группы международных маршрутов																
1. Северная Америка – Центральная Америка	48	42	2,2	2,1	1 810	1 810	164	163	69	72	7,7	7,7	8,9	9,0	0,85	0,85
2. Центральная Америка	26	24	0,2	0,2			140	141	—	—	—	—	—	—	—	—
3. Северная Америка	57	56	3,5	3,5	1 380	1 415	118	116	69	71	7,6	7,8	9,9	10,1	0,75	0,75
4. Северная Америка – Южная Америка	34	35	2,7	2,8	3 034	3 212	193	194	70	73	7,8	8,0	7,3	7,6	1,05	1,05
5. Южная Америка	31	33	0,7	0,7	1 271	1 294	148	154	63	65	9,1	9,4	10,4	10,5	0,90	0,90
6. Европа	208	205	14,2	14,6	1 039	1 059	133	136	70	72	14,6	14,4	14,6	13,8	1,00	1,05
7. Ближний Восток	20	23	0,7	0,6	926	902	195	193	—	—	—	—	—	—	—	—
8. Африка	73	73	0,8	0,9	1 248	1 269	144	145	—	—	—	—	—	—	—	—
9. Европа – Ближний Восток	72	68	3,2	3,3	2 993	3 096	225	225	69	71	9,4	9,9	8,9	9,2	1,05	1,05
10. Европа – Африка	128	137	5,7	5,7	2 859	2 884	232	231	72	72	8,4	8,9	8,3	8,6	1,00	1,05
11. Северная Атлантика	60	65	16,5	16,0	5 991	6 008	257	256	80	81	6,7	7,3	7,0	7,3	0,95	1,00
12. Центральная Атлантика	37	44	3,6	3,5	6 127	6 526	290	294	78	80	5,7	6,0	7,3	7,1	0,80	0,85
13. Южная Атлантика	23	28	2,2	2,2	6 553	6 805	272	281	80	80	6,5	6,9	6,6	6,8	1,00	1,00
14. Азия/Тихий океан	129	140	14,7	14,6	2 088	2 088	259	255	69	69	7,7	8,0	7,6	8,0	1,00	1,00
15. Европа – Азия/Тихий океан	130	135	18,2	18,3	4 917	5 000	294	292	75	76	6,6	6,8	6,8	7,3	1,00	0,95
16. Северная/центральная части Тихого океана	25	25	9,5	9,6	7 173	7 373	315	312	81	80	5,5	5,8	5,8	6,3	0,95	0,90
17. Южная часть Тихого океана	15	14	1,7	1,6	6 346	6 665	322	320	76	77	6,0	6,4	6,0	6,4	1,00	1,00

1. Исключая эксплуатационные и финансовые данные, относящиеся к сверхзвуковым и винтовым воздушным судам.
2. Пределы погрешности, которые следует учитывать в отношении этих данных, рассматриваются в добавлении 2. В отношении маршрутов между Центральной Америкой и Карибским бассейном, внутри этих регионов и в Африке полнота данных была недостаточной для их отдельного представления, однако эти данные включены в средние общепринятые показатели.
3. Определяется путем деления располагаемых кресло-километров на выполненные самолето-километры.
4. Эти данные, как правило, не включают сопутствующие эксплуатационные доходы. Для всех международных маршрутов этот дополнительный доход, который может быть прямо отнесен к международным пассажирским перевозкам, равен приблизительно 0,36 цента на пассажиро-километр в 2004 и 2005 годах. На отдельных группах маршрутов он может составлять дополнительно до 8 % сверх указанных средних доходов как в 2004, так и в 2005 году.
5. Округлено до ближайших пяти сотых для отдельных групп маршрутов.

**Таблица 3-2. Оценочная себестоимость пассажирских перевозок¹
по статьям расходов на пассажиро-километр: 2004 и 2005 гг.**

Группа маршрутов (краткое название)	Общие эксплуат. расходы (см. табл. 3-1) (сумма колонок 1-9)		Летные эксплуатационные расходы				Другие эксплуатационные расходы														
			Летные эксплуатационные расходы, исключая топливо и масло ²		Авиационное топливо и масло		Сборы за посадку и соответствующие аэропортовые сборы		Сборы за использование оборудования на маршруте		Расходы в аэропорту		Обслуживание пассажиров		Комиссионные		Продажа, коммерческие и рекламные расходы		Общие административные и прочие расходы		
			(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)										
	2004	2005	2004	2005	2004	2005	2004	2005	2004	2005	2004	2005	2004	2005	2004	2005	2004	2005	2004	2005	
I. Все																					
Центы	8,27	8,55	2,46	2,39	1,48	2,01	0,35	0,35	0,32	0,31	0,81	0,81	1,20	1,16	0,45	0,39	0,54	0,49	0,66	0,64	
% от общих расходов	100,0	100,0	29,7	28,0	17,9	23,5	4,2	4,1	3,9	3,6	9,8	9,5	14,5	13,6	5,4	4,6	6,5	5,7	8,0	7,5	
II. Группы международных маршрутов																					
1. Северная Америка – Центральная Америка	8,9	9,0	3,1	2,8	1,6	2,2	0,2	0,3	0,1	0,1	1,3	1,3	1,1	1,0	0,3	0,3	0,5	0,4	0,6	0,7	
2. Центральная Америка	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
3. Северная Америка	9,9	10,1	3,7	3,4	1,7	2,2	0,3	0,3	0,1	0,1	1,5	1,6	1,2	1,1	0,4	0,3	0,5	0,5	0,7	0,7	
4. Северная Америка – Южная Америка	7,3	7,6	2,4	2,2	1,5	2,0	0,2	0,2	0,2	0,1	0,6	0,6	1,0	0,9	0,6	0,5	0,5	0,4	0,5	0,7	
5. Южная Америка	10,4	10,5	3,2	3,1	2,0	2,5	0,4	0,4	0,4	0,3	0,8	0,8	1,0	1,0	1,5	1,2	0,7	0,8	0,4	0,4	
6. Европа	14,6	13,8	4,4	4,0	1,8	2,3	1,1	1,0	0,9	0,8	1,9	1,8	1,9	1,8	0,8	0,6	1,1	1,0	0,7	0,6	
7. Ближний Восток	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
8. Африка	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
9. Европа – Ближний Восток	8,9	9,2	2,5	2,5	1,5	2,0	0,4	0,4	0,5	0,5	1,0	0,9	1,1	1,1	0,6	0,6	0,5	0,5	0,8	0,8	
10. Европа – Африка	8,3	8,6	2,6	2,5	1,6	2,1	0,3	0,3	0,5	0,4	0,6	0,6	1,2	1,2	0,4	0,4	0,5	0,5	0,7	0,7	
11. Северная Атлантика	7,0	7,3	2,0	1,9	1,3	1,8	0,2	0,2	0,2	0,2	0,7	0,7	1,1	1,0	0,3	0,3	0,4	0,4	0,9	0,9	
12. Центральная Атлантика	7,3	7,1	2,1	1,9	1,5	1,9	0,2	0,2	0,3	0,3	0,3	0,3	1,2	1,2	0,3	0,2	0,4	0,4	1,1	0,8	
13. Южная Атлантика	6,6	6,8	1,9	1,9	1,4	2,0	0,2	0,2	0,3	0,4	0,4	0,4	0,9	0,9	0,6	0,5	0,4	0,4	0,6	0,4	
14. Азия/Тихий океан	7,6	8,0	2,3	2,3	1,4	2,0	0,4	0,4	0,2	0,2	0,8	0,8	1,2	1,2	0,4	0,4	0,6	0,5	0,3	0,3	
15. Европа – Азия/Тихий океан	6,8	7,3	1,9	1,9	1,4	2,0	0,2	0,2	0,3	0,3	0,4	0,4	1,1	1,1	0,4	0,3	0,4	0,4	0,7	0,7	
16. Северная/центральная части Тихого океана	5,8	6,3	1,7	1,7	1,3	1,9	0,2	0,2	0,1	0,1	0,4	0,4	1,0	1,0	0,3	0,3	0,4	0,4	0,5	0,5	
17. Южная часть Тихого океана	6,0	6,4	1,9	1,8	1,3	1,9	0,2	0,2	0,1	0,1	0,4	0,4	0,8	0,7	0,5	0,5	0,5	0,4	0,6	0,5	

1. "Себестоимость пассажирских перевозок рассчитана по каждой группе маршрутов путем вычитания доходов от перевозки груза и почты из общих расходов. С учетом возможных погрешностей в расчетах по отдельным статьям эти цифры следует рассматривать только как примерные.
2. Данная статья включает расходы, связанные с полетами воздушных судов (зарплата летных экипажей и расходы на них, аренда, страхование оборудования воздушных судов), техническим обслуживанием и ремонтом, и постоянные отчисления, такие как отчисления на амортизацию.

Таблица 3-3. Изменение соотношения доходов и расходов по авиакомпаниям: 2004 и 2005 гг.

Группа маршрутов (краткое название)	Средн. отнош. доходов к расходам (все авиакомпании, из таблицы 3-1)		Количество авиакомпаний в данном анализе		Количество авиакомпаний									
	2004	2005	2004	2005	Менее 0,7		0,7– 0,9		0,9–1,1		1,1–1,3		Более 1,3	
					2004	2005	2004	2005	2004	2005	2004	2005	2004	2005
I. Все международные маршруты	0,97	0,96	68	72	6	10	20	23	34	37	8	2		
II. Группы международных маршрутов														
1. Северная Америка – Центральная Америка	0,85	0,85	7	8	1		3	5	2	2	1	1		
2. Центральная Америка	–	–												
3. Северная Америка	0,75	0,75	11	10	4	6	7	2		2				
4. Северная Америка – Южная Америка	1,05	1,05	10	8	1		2	4	4	2	3	2		
5. Южная Америка	0,90	0,90	2	4			1		2	3				
6. Европа	1,00	1,05	29	30	1	3	11	7	15	18	2	2		
7. Ближний Восток	–	–												
8. Африка	–	–												
9. Европа – Ближний Восток	1,05	1,05	20	21	5	3	7	10	8	5		3		
10. Европа – Африка	1,00	1,05	22	24	5	4	3	7	10	8	3	4	1	1
11. Северная Атлантика	0,95	1,00	26	24	4	4	14	7	7	10	1	3		
12. Центральная Атлантика	0,80	0,85	8	10	2	1	2	5	4	3		1		
13. Южная Атлантика	1,00	1,00	10	10		1	2	4	7	3	1	2		
14. Азия/Тихий океан	1,00	1,00	18	19	2	5	2	5	8	6	5	2	1	1
15. Европа – Азия/Тихий океан	1,00	0,95	28	30	2	6	10	11	10	11	6	2		
16. Северная/центральная части Тихого океана	0,95	0,90	15	16		1	5	7	6	5	4	2		1
17. Южная часть Тихого океана	1,00	1,00	3	4		1	1	3	1		0		1	

3.14 Для 10 из 12 групп маршрутов, где наблюдалось улучшение соотношения доходов к расходам, в 2005 году по сравнению с 2003 годом доходные ставки, выраженные в центах на пассажиро-километр, возросли. Себестоимость, выраженная в центах на кресло-километр, также возросла в этих группах маршрутов; однако это увеличение было либо менее значительным, чем увеличение доходных ставок, либо разница в увеличении компенсировалась повышением коэффициента загрузки, в результате чего имело место улучшение отношения доходов к расходам. В двух остальных группах маршрутов наблюдалось некоторое увеличение себестоимости на кресло-километр. Однако в результате повышения коэффициента загрузки ставки расходов на пассажиро-километр уменьшились в большей степени, чем доходные ставки, в результате чего повысились коэффициенты соответствующих доходов/расходов. В двух маршрутных группах, в которых уменьшились коэффициенты доходов/расходов, значительно повысилась себестоимость на кресло-километр, что не компенсировалось за счет повышения как доходной ставки, так и коэффициента загрузки.

Различия в соотношениях доходов и расходов авиакомпаний

3.15 Сравнение данных за 2003 и 2005 годы показывает, что авиакомпании Европы, Азии/ бассейна Тихого океана и Северной Америки, каждая из которых рассматривается как отдельная группа, зарегистрировали улучшение своих общих эксплуатационных соотношений, а авиакомпании региона Южной Америки – некоторое ухудшение (авиакомпании Центральной Америки, Карибского бассейна, Африки и Ближнего Востока исключены из данного анализа в связи с низкой представленностью их данных за оба указанных года).

3.16 По сравнению с 2003 годом в 2005 году коэффициенты соотношения доходов и расходов авиакомпаний, зарегистрированных в регионе Азии/бассейна Тихого океана повысились, главным образом на маршрутах через северную/центральную части Тихого океана и на маршрутах Азии/бассейна Тихого океана, хотя в одной группе маршрутов, т. е. в южной части Тихого океана, наблюдалось небольшое снижение этого коэффициента. Себестоимость кресло-километра возросла во всех группах маршрутов, как и ставки за пассажиро-километр, а последние повысились в меньшей степени почти во всех группах маршрутов, на которых выполняли полеты авиакомпании из региона Азии/бассейна Тихого океана. Общий коэффициент загрузки возрос более чем на 3 %, что повысило общий коэффициент доходов/расходов авиакомпаний региона Азии/бассейна Тихого океана.

3.17 По сравнению с 2003 годом авиакомпании Европейского региона повысили свой общий средний коэффициент доходов и расходов, а также коэффициенты во всех группах маршрутов, по которым они выполняли полеты, за исключением одного из них (между Европой/Ближним Востоком/Африкой и Азией/бассейном Тихого океана), где не было отмечено изменений упомянутого коэффициента. Средняя себестоимость кресло-километра у этих авиакомпаний увеличилась во всех группах маршрутов, по которым они выполняли полеты, за исключением маршрутов над южной Атлантикой, где произошло предельное снижение этого показателя. Аналогичным образом увеличилась доходная ставка на пассажиро-километр (за исключением маршрутов в Европе), хотя на некоторых группах маршрутов это увеличение было ниже, чем увеличение себестоимости кресло-километра на этих группах маршрутов. В сочетании с повышением коэффициентов загрузки (в среднем около 3 %) во всех группах маршрутов, за исключением маршрутов над южной Атлантикой, это увеличение доходных ставок привело к улучшению соотношения доходов и расходов. Однако в отношении маршрутов между Европой и Ближним Востоком/Африкой и регионом Азии/Тихого океана это повышение коэффициента загрузки и доходных ставок было недостаточным для компенсации увеличения себестоимости кресло-километра, что не вызвало изменений в значении коэффициента доходов и расходов в этой группе маршрутов.

3.18 По сравнению с 2003 годом в 2005 году соотношение доходов и расходов авиакомпаний Северной Америки улучшилось во всех группах маршрутов, по которым они выполняли полеты, за исключением маршрутов между Северной Америкой и Центральной Америкой/Карибским бассейном и Северной Америкой/Центральной Америкой и Южной Америкой, где наблюдалось небольшое ухудшение соотношения. Доходные ставки пассажирских перевозок сократились во всех группах маршрутов, за исключением маршрутов

между Северной Америкой и Центральной Америкой/Карибским бассейном, где изменений не произошло и средняя себестоимость кресло-километра возросла в меньшей степени, чем соответствующие доходные ставки на большинстве групп маршрутов, на которых выполнялись полеты. Это улучшение в сочетании с улучшением средних коэффициентов загрузки во всех группах маршрутов помогло повысить более чем на 5 % среднее соотношение доходов/расходов во всех группах маршрутов, по которым выполняли полеты авиакомпании Северной Америки.

3.19 Среди четырех групп авиакомпаний, по которым имеются сравнительные данные, в 2005 году авиакомпании Южной Америки явились единственной группой, которая зафиксировала снижение среднего коэффициента доходов/расходов во всех группах маршрутов, по которым они выполняли полеты, за исключением одного, т. е. между Северной Америкой/Центральной Америкой и Южной Африкой, по сравнению с 2003 годом. Этому снижению способствовало значительное увеличение себестоимости кресло-километра во всех упомянутых группах маршрутов. Доходные ставки повысились во всех группах маршрутов, по которым авиакомпании региона выполняли полеты, то же самое произошло и с коэффициентами загрузки. Последние не касаются маршрутов над Южной Атлантикой и южной частью Тихого океана. Однако эти улучшения не были достаточны для того, чтобы компенсировать повышение себестоимости эксплуатационных расходов, в результате чего произошло снижение общего коэффициента доходов/расходов почти на 5 %.

Глава 4

ФАКТОРЫ, ВЫЗЫВАЮЩИЕ РЕГИОНАЛЬНЫЕ РАЗЛИЧИЯ В СЕБЕСТОИМОСТИ

4.1 Представленный в главе 3 финансовый анализ включает оценки средних расходов на выполненный пассажиро-километр по каждой из 14 групп международных маршрутов, по которым имелись адекватные данные за 2004 и 2005 годы. Данная глава посвящена выяснению факторов, которые вызвали отклонение себестоимости по группам маршрутов от ее среднего значения. Могут быть определены некоторые основные факторы и дана количественная оценка их влияния, но ряд других факторов не позволяет провести индивидуальную оценку, и поэтому они рассматриваются совместно, хотя их общее влияние на различия в себестоимости является существенным.

4.2 В числе рассмотренных факторов были следующие:

- a) влияние различий в типах используемого оборудования воздушных судов на летные эксплуатационные расходы по группам маршрутов;
- b) влияние различий в средней беспосадочной дальности полетов по группам маршрутов;
- c) влияние разных цен на топливо и масло в различных частях мира;
- d) влияние различных уровней сборов с пользователей аэропортов в различных частях мира;
- e) влияние различий в среднем коэффициенте загрузки, полученном по каждой группе маршрутов;
- f) другие факторы.

Рассмотрение влияния каждого из перечисленных выше факторов на эксплуатационную себестоимость перевозок по группам маршрутов сделано ниже, а суммарные отклонения расходов на пассажиро-километр от среднемирового показателя представлены в таблице 4-5 и обсуждены затем в пп. 4.22 и 4.23 данной главы.

Состав парка воздушных судов и беспосадочная дальность полетов [факторы a) и b)]

4.3 Объем перевозок на маршруте и географические характеристики маршрута (в частности, протяженность этапов полета) определяют размеры воздушных судов, используемых на данной группе маршрутов, количество кресло-километров на каждый вылет и час полета, которое может быть произведено этими воздушными судами, и возможный налет часов этими воздушными судами в течение года. По этим причинам географические характеристики группы маршрутов значительно влияют на эксплуатационные расходы на кресло-километр, которые будут затрачены на этой группе маршрутов. Влияние на эти расходы различий по группам маршрутов в составе парка воздушных судов и средней беспосадочной дальности полетов рассматриваются ниже.

4.4 В целом прямые эксплуатационные расходы на самолето-километр или на кресло-километр на маршрутах большой протяженности ниже, чем на коротких маршрутах, главным образом ввиду большей средней коммерческой скорости, которая может быть получена на маршрутах большой протяженности, и обычно более высоких показателей ежедневного налета на воздушное судно. Подобным образом крупные воздушные суда, которые могут использоваться на маршрутах с высокой плотностью движения, имеют более низкие прямые эксплуатационные расходы на кресло-километр, чем небольшие воздушные суда, ввиду устранения косвенных затрат за счет большей провозной емкости. Совместное влияние этих двух факторов может быть проиллюстрировано на примере средних прямых эксплуатационных расходов, понесенных при международных пассажирских перевозках в 2004 и 2005 годах для различных категорий воздушных судов. В таблице 4-1 приводятся средние прямые эксплуатационные расходы на час коммерческого времени и на располагаемый кресло-километр по четырем категориям воздушных судов, сгруппированных в соответствии с их величиной и дальностью полетов, на которой они обычно использовались в 2004 и 2005 годах. Среднечасовые расходы колеблются от 2912 долл. для узкофюзеляжных воздушных судов, выполняющих полеты малой протяженности, до 6797 долл. для широкофюзеляжных воздушных судов, выполняющих полеты большой протяженности, в 2004 году и от 3199 до 7808 долл. для тех же категорий в 2005 году. Однако в основном из-за более высокой производительности использования последних судов средние прямые эксплуатационные расходы на располагаемый кресло-километр (после исключения расходов, относящихся к грузовым и почтовым перевозкам) широкофюзеляжных воздушных судов, выполняющих полеты большой протяженности, составили 2,7 цента в 2004 году и 3,2 цента в 2005 году, что ниже, чем у других категорий. На другом конце спектра себестоимостей находятся узкофюзеляжные воздушные суда, выполняющие полеты малой протяженности, со средним значением расходов 3,9 цента на кресло-километр в 2004 году и 4,2 цента в 2005 году, что примерно на 44 и 31 % выше показателя широкофюзеляжных воздушных судов, выполнявших полеты большой протяженности, соответственно в 2004 и 2005 годах.

4.5 Показатели эксплуатации воздушных судов по каждой группе маршрутов (исключая показатели налета) приводятся в таблице 4-2. Как видно из таблицы, средняя коммерческая скорость значительно выше на группах маршрутов с большой средней беспосадочной дальностью полета, таких как трансатлантические и транстихоокеанские маршруты, по сравнению с группами маршрутов с малой средней протяженностью этапа полета, таких как в Европе, Центральной Америке/Карибском бассейне и на Ближнем Востоке.

4.6 Это относительное экономическое преимущество при эксплуатации маршрутов большой протяженности усиливается тем, что на широкофюзеляжные воздушные суда приходилась большая часть общей емкости на маршрутах большой протяженности, но они использовались в меньшей степени на маршрутах с небольшой средней протяженностью этапа полета. Колебания средней производительности воздушного судна, вызываемые колебаниями средней коммерческой скорости и средних размеров воздушного судна, имеют очень широкий диапазон. Например, количество кресло-километров на час коммерческого времени воздушного судна для маршрутов в Центральной Америке/Карибском бассейне, в Северной Америке и Европе в каждом случае составляет около одной трети или менее от количества кресло-километров на час полетного времени для групп маршрутов в Центральной и Южной Атлантике, между Европой/Ближним Востоком/Африкой и Азией/бассейном Тихого океана, северной, центральной и южной частями Тихого океана.

4.7 Различия в составе парка воздушных судов по группам маршрутов влияют на различия в прямых и других эксплуатационных расходах, но, главным образом, в прямых расходах. Влияние различий в комбинации воздушных судов на региональные различия в прямых эксплуатационных расходах (за исключением эффекта от различий в протяженности этапа полета, в ценах на топливо и коэффициентах загрузки) оценено и представлено в п. 4.23.

Таблица 4-1. Эксплуатационные показатели и себестоимость по категориям воздушных судов: 2004 и 2005 гг. (международные регулярные пассажирские перевозки)

Группа дозвуковых воздушных судов	Основные типы реакт. судов, используемых при междунар. регулярных перевозках ¹	Процентная доля международных перевозок (располаг. кресло-км)		Среднее количество кресел ²		Средняя посадочная дальность полета		Средний суточный налет ³ (часы/дни) (км)		Прямые эксплуатационные расходы ⁴			
										Доллары на час коммерческого времени		Центы на располагаемые кресло-км ⁵	
		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)
		2004	2005	2004	2005	2004	2005	2004	2005	2004	2005	2004	2005
Все		100,0	100,0	220	219	2060	2086	10,1	10,3	4674	5257	3,0	3,5
Узкофюзеляжные, используемые на коротких маршрутах	A320 B737 DC9 MD80	23,2	24,3	129	131	1163	1189	8,6	8,4	2912	3199	3,9	4,2
Узкофюзеляжные, используемые на маршрутах средней протяженности	B727 B757 TU154	3,9	4,0	178	179	2022	2165	9,2	9,7	3863	4309	3,2	3,5
Широкофюзеляжные, используемые на маршрутах средней протяженности	A300 A310 A330 B767	12,5	12,5	240	242	2930	3025	10,1	10,7	5307	6048	2,9	3,3
Широкофюзеляжные, используемые на маршрутах большой протяженности	A340 B747 B767ER B777 DC10 MD11	60,4	59,2	301	300	5403	5503	12,0	12,6	6797	7808	2,7	3,2

1. В этой колонке указаны только те типы воздушных судов, на которые приходилось более 0,5% мировых международных регулярных располагаемых кресло-километров в 2004 и 2005 гг. Классификация типов воздушных судов основана на среднем количестве кресел и средней протяженности этапов полета в 2004 и 2005 гг.
2. Располагаемые кресло-километры, поделенные на выполненные самолето-километры.
3. Включая внутренние и нерегулярные перевозки соответствующих международных авиакомпаний.
4. Данные в этих колонках включают расходы на выполнение полетов, авиационное топливо и масло (при средней мировой стоимости 30,8 и 43,0 цента за литр соответственно в 2004 и 2005 гг.), техническое обслуживание и ремонт воздушного судна, постоянные расходы на воздушное судно, такие как амортизация. Если для авиационного топлива и масла используются не средние мировые цены, а преобладающие региональные цены, то никаких изменений в данных о стоимости на кресло-километр не будет, за исключением небольших изменений в отдельных данных на час коммерческого времени.
5. Прямые эксплуатационные расходы были в данном случае скорректированы с целью исключения расходов, связанных с перевозкой груза и почты.

Таблица 4-2. Показатели эксплуатации воздушных судов по группам маршрутов: 2004 и 2005 гг.

Группа маршрутов (краткое название)	Средняя беспосадочная дальность полета (км)		Средняя коммерческая скорость (км/ч)		Процентное распределение кресло-километров				Средняя производит. воздушного судна: располагаемые кресло-км на час коммерч. времени (тыс.)	
					Узкофюзеляжные		Широкофюзеляжные			
	(1)	(2)	(3)	(4)	(3)	(4)	(3)	(4)	(5)	(5)
I. Все международные маршруты	2 060	2 086	655	658	27	28	73	72	144	144
II. Группы международных маршрутов										
1. Северная Америка – Центральная Америка	1 810	1 810	631	630	83	85	17	15	103	102
2. Центральная Америка	863	835	541	538	100	100	0	0	76	76
3. Северная Америка	1 380	1 415	572	574	96	96	4	4	67	67
4. Северная Америка – Южная Америка	3 034	3 212	720	726	33	31	67	69	139	141
5. Южная Америка	1 271	1 294	597	603	76	77	24	23	88	93
6. Европа	1 039	1 059	531	535	95	96	5	4	70	73
7. Ближний Восток	926	902	535	533	41	41	59	59	104	103
8. Африка	1 248	1 269	624	621	76	74	24	26	90	90
9. Европа – Ближний Восток	2 993	3 096	688	694	24	24	76	76	155	156
10. Европа – Африка	2 859	2 884	702	703	22	24	78	76	163	162
11. Северная Атлантика	5 991	6 008	768	767	3	5	97	95	198	196
12. Центральная Атлантика	6 127	6 526	788	791	1	1	99	99	229	233
13. Южная Атлантика	6 553	6 805	796	800	0	0	100	100	217	225
14. Азия/Тихий океан	2 088	2 088	659	657	17	18	83	82	171	168
15. Европа – Азия/Тихий океан	4 917	5 000	755	755	5	5	95	95	222	220
16. Северная/центральная части Тихого океана	7 173	7 373	793	793	1	1	99	99	250	247
17. Южная часть Тихого океана	6 346	6 665	809	810	3	3	97	97	261	259

4.8 Средняя беспосадочная дальность полетов в группе маршрутов безусловно оказывает сильное влияние и на другие эксплуатационные расходы, помимо расходов, связанных с эксплуатацией воздушных судов. Это вызвано тем, что некоторые важные статьи расходов, такие как расходы служб перевозок и сборы за посадку, в первую очередь зависят от количества вылетов воздушных судов и пассажиро-отправлений. Поскольку число кресло-километров (или пассажиро-километров) на каждое отправление возрастает пропорционально увеличению дальности беспосадочного полета, величина на кресло-километр (или на пассажиро-километр) расходов на обслуживание перевозок в аэропортах и сборов за посадку падает с увеличением протяженности этапа полета. Оценка влияния различий в протяженности этапа полета на эксплуатационные расходы (как прямые, так и косвенные) также представлена в п. 4.23.

Цены на авиационное топливо и масло

[фактор с)]

4.9 Оценочное общее потребление авиационного топлива и масла дозвуковыми реактивными воздушными судами на международных пассажирских маршрутах в 2004 году составляло примерно 117 млрд л, а общая сумма расходов авиакомпаний – около 36,1 млрд долл. при средней цене за литр 30,8 цента и в 2005 году порядка 124 млрд л, а общие расходы авиакомпаний составляли порядка 53,2 млрд долл. при средней цене за литр 43,0 цента. В 2004 и 2005 годах расходы на топливо составили соответственно около 17,9 и 23,5 % от общих эксплуатационных расходов при пассажирских перевозках, что значительно выше уровня 2003 года, который составлял 13,0 %.

4.10 На основе детального анализа были сделаны оценки средних цен топлива в различных регионах мира (таблица 4-3) и по различным группам маршрутов (таблица 4-4). Как показано в таблице 4-3, на региональной основе цена за литр топлива в 2004 году находилась в пределах от 28,3 цента в Северной Америке до 34,7 цента в Африке (почти на 23 % дороже, чем в Северной Америке), а в 2005 году в тех же регионах – в пределах от 39,8 до 47,4 цента; в 2005 году цены на топливо в мире были примерно на 84 % выше показателей 2003 года и колебались в регионах в пределах от 78 % в Африке и почти до 86 % в Южной Америке.

4.11 По группам маршрутов (таблица 4-4) оценочные цены на топливо колебались в 2004 году от 27,1 цента за литр на авиалиниях в южной части Тихого океана до 32,8 цента за литр на маршрутах над Южной Атлантикой, а в 2005 году – от 37,6 до 46,2 цента за литр на тех же группах маршрутов.

Аэропортовые и связанные с ними сборы

[фактор d)]

4.12 Как видно из таблицы 3-2, в 2004 и 2005 годах аэропортовые сборы составили соответственно примерно 4,2 и 4,1 % общих расходов на международные пассажирские перевозки. Основа исчисления этих сборов изменяется в зависимости от аэропорта, однако основным элементом является масса воздушного судна. Примерное и простое сравнение уровней аэропортовых сборов в различных районах мира может быть основано на сумме долларов, выплачиваемых за тонну максимальной взлетной массы воздушного судна. С использованием данного метода в таблице 4-3 приводятся оценочные средние аэропортовые сборы в различных регионах мира. В таблице показано, что мировой средний показатель составлял соответственно в 2004 и 2005 годах 12,0 и 12,1 долл. за тонну; средние размеры сборов в регионах колебались в 2004 году от 4,9 долл. в Центральной Америке/Карибском бассейне до 17,5 долл. в Европе, а в 2005 году – соответственно от 5,7 до 17,5 долл. Аэронавигационные сборы на маршруте обычно не включаются в эти оценочные данные в связи с пределами неопределенности их оценки на региональной основе.

4.13 Оценки посадочных и соответствующих аэропортовых сборов также были произведены по группам маршрутов и показаны в таблице 4-4. Эти оценочные данные для групп маршрутов колеблются от 5,3 долл. за тонну для перевозок в Северной Америке до 17,8 долл. для перевозок в Европе в 2004 году и от 5,6 до 17,8 долл. на тех же группах маршрутов в 2005 году. Одной из причин, почему аэропортовые сборы в Европе выглядят высокими, является то, что здесь сборы за обслуживание пассажиров в аэропортах обычно уплачиваются авиакомпаниями. Такой подход также используется в большинстве стран Карибского бассейна и во многих государствах Африки и Ближнего Востока. Однако в большинстве стран других регионов мира эти сборы взимаются с пассажира либо при посадке, либо добавляются к цене билета при его продаже.

Таблица 4-3. Оценочные цены топлива и аэропортовые сборы по регионам: 2004 и 2005 гг. (международные регулярные перевозки)

Регион ¹	Цены на авиационное топливо и масло (центы/литр)		Посадочные и соответствующие аэропортовые сборы (долл. за отправленную тонну) ²	
	2004	2005	2004	2005
Мир	30,8	43,0	12,0	12,1
Северная Америка	28,3	39,8	8,5	8,7
Центральная Америка/ Карибский бассейн	31,8	43,6	4,9	5,7
Южная Америка	32,2	45,7	6,6	6,5
Европа	31,0	42,9	17,5	17,5
Ближний Восток	30,3	41,4	6,2	6,3
Африка	34,7	47,4	9,7	9,6
Азия/Тихий океан	31,6	44,4	9,6	9,8

1. Более подробное описание регионов и групп содержится в добавлении 3 на оборотной странице вопросника о расходах.
2. Тонны максимальной взлетной массы воздушного судна.

Коэффициент загрузки [фактор e)]

4.14 Большая часть общих расходов на выполнение рейса при регулярных авиаперевозках не зависит от количества пассажиров, фактически перевозимых на данном рейсе, или подвержена незначительному влиянию от этого. Поэтому при указании статистических данных в виде нормы в расчете на пассажиро-километр коэффициент загрузки является основной переменной величиной. Так как коэффициенты пассажирской загрузки, имевшие место в 2004 и 2005 годах, значительно варьируются по группам маршрутов, как видно из таблицы 3-1, от 63 % на маршрутах внутри Южной Америки до 81 % на маршрутах через северную/центральную части Тихого океана в 2004 году и от 65 % на маршрутах внутри Южной Америки до 81 % на маршрутах через Северную Атлантику в 2005 году, они существенно повлияли на различия в общих эксплуатационных расходах на пассажиро-километр. Оценка влияния различий в коэффициенте загрузки на эксплуатационную себестоимость для каждой группы маршрутов содержится в п. 4.23 и таблице 4-5.

Другие причины региональных различий в себестоимости

4.15 Среди факторов, которые привели к региональным различиям в полной себестоимости пассажирских перевозок в 2004 и 2005 годах, выше рассмотрены различия в прямых эксплуатационных расходах, включая влияние различных цен на топливо. Проанализировано влияние как прямых, так и других эксплуатационных расходов, различий в протяженности этапов полета и коэффициентов загрузки, однако, за исключением различий в аэропортовых сборах, влияние различий на косвенные расходы не анализировалось. Остальные статьи расходов включают *расходы на обслуживание перевозок в аэропортах, обслуживание пассажиров, комиссионные, продажу, коммерческие и рекламные расходы и общие, административные и прочие расходы*. Таблица 3-2 показывает, что в целом они составляют примерно 44 и 41 % общих расходов на международные пассажирские перевозки соответственно в 2004 и 2005 годах (в сравнении с 46 % в 2003 году). Некоторые из этих статей расходов отражают значительные различия по группам маршрутов, даже если

исключить влияние беспосадочной дальности полета и коэффициента загрузки. Ниже приводятся общие замечания в отношении этих расходов и их колебаний.

4.16 **Расходы авиакомпаний в аэропортах** (колонка 5 таблицы 3-2) в основном относятся к обслуживанию воздушных судов и пассажиров в аэропортах. Хотя они значительно колеблются по группам маршрутов и составляют от 0,3 до 1,9 цента на пассажиро-километр в 2004 году и от 0,3 до 1,8 цента в 2005 году, некоторые из этих колебаний вызваны влиянием различий в протяженности этапов полета.

Таблица 4-4. Оценочные цены топлива и аэропортовые сборы по группам маршрутов: 2004 и 2005 гг. (международные регулярные перевозки)

Группа маршрутов (краткое название)	Цены на авиационное топливо и масло (центы/литр)		Посадочные и соответствующие аэропортовые сборы (долл. за отправленную тонну) ¹	
	2004	2005	2004	2005
I. Все международные маршруты	30,8	43,0	12,0	12,1
II. Группы международных маршрутов				
1. Северная Америка – Центральная Америка	31,1	43,7	5,7	6,7
2. Центральная Америка	–	–	–	–
3. Северная Америка	28,3	39,3	5,3	5,6
4. Северная Америка – Южная Америка	30,3	43,3	6,4	6,5
5. Южная Америка	31,3	43,5	7,0	6,8
6. Европа	31,4	43,0	17,8	17,8
7. Ближний Восток	–	–	–	–
8. Африка	–	–	–	–
9. Европа – Ближний Восток	31,5	42,8	12,5	12,4
10. Европа – Африка	32,2	44,0	11,1	10,9
11. Северная Атлантика	29,7	41,5	13,4	13,7
12. Центральная Атлантика	31,8	43,9	10,7	11,2
13. Южная Атлантика	32,8	46,2	10,7	10,5
14. Азия/Тихий океан	32,7	45,9	9,3	9,7
15. Европа – Азия/Тихий океан	30,6	42,8	10,8	10,9
16. Северная/центральная части Тихого океана	29,1	41,4	10,7	10,7
17. Южная часть Тихого океана	27,1	37,6	9,6	9,9

1. Тонны максимальной взлетной массы воздушного судна.

4.17 **Расходы на обслуживание пассажиров** (колонка 6 в таблице 3-2) в основном относятся к обслуживанию на борту во время полета. В 2004 и 2005 годах расходы по обслуживанию пассажиров составили соответственно 14,5 и 13,6 % общих эксплуатационных расходов пассажирских перевозок. Различия в их уровне среди групп маршрутов от 0,8 до 1,9 цента на пассажиро-километр в 2004 году и от 0,7 до 1,8 цента в 2005 году в основном отражают различия по зарплате, качеству обслуживания и интенсивности использования кабинных экипажей.

4.18 **Комиссионные** (колонка 7 в таблице 3-2) выплачиваются каждой авиакомпанией турагентам и другим авиакомпаниям за продажу пассажирских билетов. Комиссионные зависят от того, в какой степени продажа билетов авиакомпаний обеспечивается агентами в различных районах мира и отражает интенсивность конкуренции и традиции в методах сбыта на различных региональных рынках. Однако поскольку комиссионные обычно составляют определенный процент стоимости билета, колебания в этой статье расходов от 0,3 до 1,5 цента на пассажиро-километр в 2004 году и от 0,2 до 1,2 цента в 2005 году также связаны с различиями средних доходов на пассажиро-километр. В 2004 и 2005 годах на комиссионные приходилось соответственно примерно 5,4 и 4,6 % мировых расходов регулярных международных авиакомпаний.

4.19 **Продажа, коммерческие и рекламные расходы** (колонка 8 в таблице 3-2) являются статьей, размер которой в основном определяется решениями отдельных авиакомпаний. В 2004 и 2005 годах расходы по этой статье составили соответственно около 6,5 и 5,7 % расходов на перевозки пассажиров. Колебания среди групп маршрутов от 0,4 до 1,1 цента на пассажиро-километр в 2004 и от 0,4 до 1,0 цента в 2005 году отражают различную конкурентную обстановку и степень, в какой авиакомпании самостоятельно занимаются продажей авиабилетов на различных группах маршрутов.

4.20 Расходы на комиссионные, продажу, коммерческую работу и рекламу образуют общую стоимость сбыта пассажирских билетов. В зависимости от группы маршрутов для покрытия этой общей стоимости в 2004 и 2005 годах использовалось соответственно от 9 до 21 % и от 8 до 19 % всех пассажирских доходов при среднемировом значении около 12 и 10 % соответственно в 2004 и 2005 годах.

4.21 **Общие, административные и прочие расходы** (колонка 9 в таблице 3-2) варьируются от 0,3 до 1,1 цента на пассажиро-километр в 2004 году и от 0,3 до 0,9 цента в 2005 году. Это частично отражает различия в организационной структуре и практике бухгалтерского учета авиакомпаний в различных районах мира, а также разницу в уровнях зарплаты и производительности труда персонала в регионах. Кроме того, экономия, обусловленная масштабами производства, может быть важным фактором, влияющим на различия в этой статье расходов, т. к. крупные авиакомпании, которые обычно имеют меньшие административно-накладные расходы на выполненный пассажиро-километр, чем мелкие авиакомпании, играют большую роль на некоторых группах маршрутов и меньшую на других. В последние годы значительное влияние на размеры административных расходов, которые включают убытки или прибыль от изменений в обменных курсах, оказывают колебания обменных курсов валют.

Краткая сводка причин региональных различий в себестоимости

4.22 В таблице 4-5 показано влияние факторов, описанных в пп. 4.3–4.21, на уровень себестоимости по группам маршрутов. В колонке 1 этой таблицы напротив каждой группы маршрутов показана среднемировая себестоимость пассажиро-километра в 2004 и 2005 годах, которая равнялась 8,3 и 8,6 цента соответственно. В колонках 2–6 указаны отклонения от этого среднемирового показателя, которые могут быть отнесены на счет индивидуально оцененных факторов, как описано в пп. 4.3–4.14, а в колонке 8 отражено общее влияние других факторов (некоторые из них описаны в краткой форме в пп. 4.15–4.21). В колонке 9 показаны следующие отсюда фактические полные расходы на пассажиро-километр по каждой группе маршрутов.

4.23 В таблице 4-5 сравниваются различные факторы, которые сыграли роль в отклонениях от среднемировой себестоимости пассажиро-километра в 14 группах маршрутов, включенных в анализ за 2004 и 2005 годы. В колонках 2–6 наиболее важным отдельным фактором были *беспосадочная дальность полета и*

средняя коммерческая скорость в 11 и 12 группах маршрутов соответственно в 2004 и 2005 гг. Другим дополняющим и наиболее значительным фактором явился состав парка воздушных судов, который является наиболее важным единым фактором для одной группы маршрутов как в 2004, так и в 2005 годах, и *коэффициент загрузки*, который был наиболее важным фактором для одной группы маршрутов как в 2004, так и в 2005 годах. В 2004 году в одной группе маршрутов одинаково важными были факторы беспосадочной дальности полета и средней коммерческой скорости, а также коэффициент загрузки. Кроме того, как можно видеть из сравнения колонки 7 (суммарное влияние эффектов колонок 2–6) с колонкой 8, существенная часть различий в себестоимости по группам маршрутов по сравнению со среднемировой себестоимостью приходится на другие факторы, которые не поддаются точному анализу.

Таблица 4-5. Степень различий в себестоимости по группам маршрутов: 2004 и 2005 гг.

Группа маршрутов (краткое название)	Среднемировая полная эксплуатационная себестоимость пассажирских перевозок		Влияние состава парка воздушных судов на прямые эксплуатационные расходы		Влияние беспосадочной дальности и средней коммерческой скорости		Влияние цен на авиационное топливо и масло		Влияние посадочных и соответствующих аэропортовых сборов		Влияние коэффициента загрузки		Суммарное влияние (колонки 2-6)		Влияние других факторов		Фактическая полная эксплуатационная себестоимость пассажирских перевозок (колонки 1+7+8)	
	(1)		(2)		(3)		(4)		(5)		(6)		(7)		(8)		(9)	
	2004	2005	2004	2005	2004	2005	2004	2005	2004	2005	2004	2005	2004	2005	2004	2005	2004	2005
I. Все международные маршруты	8,3	8,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8,3	8,6
II. Группы международных маршрутов																		
1. Северная Америка – Центральная Америка	8,3	8,6	0,7	0,5	0,3	0,3	0,0	0,0	-0,2	-0,2	0,5	0,2	1,3	0,8	-0,7	-0,4	8,9	9,0
2. Центральная Америка	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3. Северная Америка	8,3	8,6	1,0	0,8	1,2	1,1	-0,1	-0,2	-0,2	-0,2	0,4	0,4	2,3	1,9	-0,7	-0,4	9,9	10,1
4. Северная Америка – Южная Америка	8,3	8,6	0,0	0,0	-0,7	-0,8	0,0	0,0	-0,2	-0,2	0,3	0,2	-0,6	-0,8	-0,4	-0,2	7,3	7,6
5. Южная Америка	8,3	8,6	0,7	0,5	1,1	1,0	0,0	0,0	-0,1	-0,2	1,1	1,0	2,8	2,3	-0,7	-0,4	10,4	10,5
6. Европа	8,3	8,6	1,1	0,9	2,1	2,0	0,0	0,0	0,2	0,2	1,0	1,0	4,4	4,1	1,9	1,1	14,6	13,8
7. Ближний Восток	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8. Африка	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
9. Европа – Ближний Восток	8,3	8,6	0,0	0,0	-0,6	-0,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,4	0,3	-0,2	-0,3	0,8	0,9	8,9	9,2
10. Европа – Африка	8,3	9,6	-0,1	0,0	-0,6	-0,6	0,1	0,0	0,0	0,0	0,2	0,2	-0,4	-0,4	0,4	0,4	8,3	8,6
11. Северная Атлантика	8,3	8,6	-0,4	-0,3	-1,3	-1,3	-0,1	-0,1	0,0	0,0	-0,4	-0,4	-2,2	-2,1	0,9	0,8	7,0	7,3
12. Центральная Атлантика	8,3	8,6	-0,4	-0,3	-1,4	-1,4	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,3	-0,4	-2,1	-2,1	1,1	0,6	7,3	7,1
13. Южная Атлантика	8,3	8,6	-0,4	-0,3	-1,5	-1,5	0,1	0,1	0,0	0,0	-0,4	-0,3	-2,2	-2,0	0,5	0,2	6,6	6,8
14. Азия/Тихий океан	8,3	8,6	-0,1	-0,1	0,0	0,0	0,1	0,1	-0,1	-0,1	0,4	0,4	0,3	0,3	-0,1	-0,9	7,6	8,0
15. Европа – Азия/Тихий океан	8,3	8,6	-0,3	-0,3	-1,2	-1,2	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,1	-0,1	-1,6	-1,6	0,1	0,3	6,8	7,3
16. Северная/центральная части Тихого океана	8,3	8,6	-0,4	-0,3	-1,5	-1,5	-0,1	-0,1	0,0	0,0	-0,4	-0,3	-2,4	-2,2	-0,1	-0,1	5,8	6,3
17. Южная часть Тихого океана	8,3	8,6	-0,4	-0,3	-1,5	-1,5	-0,2	-0,3	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-2,3	-2,3	0,0	0,1	6,0	6,4

Добавление 1

ИСТОЧНИКИ И ПОЛНОТА ДАННЫХ

Источники данных

1. Основными источниками информации для данного исследования явились два вопросника, которые были направлены (в письмах государствам ЕС 2/20.3.2-05/75 от 27 июня 2005 года и ЕС 2/20.3.2-06/75 от 29 сентября 2006 года) всем Договаривающимся государствам с целью заполнения их в отношении международных перевозчиков. В первом вопроснике запрашивалась ежегодная информация о доходах от регулярных и нерегулярных перевозок пассажиров, груза и почты и сопутствующих доходах по каждой группе маршрутов, а также о соответствующих объемах перевозок и провозных способностях. Во втором вопроснике запрашивалась информация о расходах международных регулярных пассажирских авиакомпаний. Ответы на них по 2004 и 2005 годам были получены от 65 и 64 государств соответственно. В добавлении 3 приведены факсимильные копии этих двух вопросников и список государств, от которых были получены ответы.

2. Другим важным источником информации о регулярных перевозках явился проведенный Секретариатом ИКАО на ЭВМ анализ расписания, полученного от *Back Aviation Solutions*. Данными, полученными из этого анализа по каждой в отдельности авиакомпании и типам воздушных судов в каждой из групп маршрутов, явились количество вылетов, количество часов коммерческого налета и налет километров. Кроме того, было осуществлено исследование эксплуатационных характеристик типов и подтипов воздушных судов, позволившее получить данные о среднем количестве мест, потреблении топлива за час коммерческого полетного времени (как функция протяженности этапа), максимальных взлетном весе, коммерческой загрузке и объемах емкости. Эта информация была соотнесена с базовыми данными, используемыми для создания банка оперативных статистических данных по каждой группе маршрутов и по каждой географической зоне эксплуатации в пределах каждой группы маршрутов, а также совокупных статистических данных для каждой зоны и для всего мира в целом.

3. Был использован большой объем дополнительной информации. Она включает, в частности, данные о перевозках авиакомпаний, перевозках по этапам, о парке воздушных судов и персонале, финансовые данные авиакомпаний, регулярно направляемые Договаривающимися государствами в формах отчетности по воздушному транспорту и приводимые на специальном веб-сайте ИКАО по авиационной статистике (www.icaodata.com).

Полнота данных

4. В отношении регулярных перевозок сведения о перевозках, провозных способностях и другие эксплуатационные данные были получены как из вопросников, так и из расписаний, дополненных информацией на основе регулярно предоставляемых в ИКАО статистических отчетов, и могут рассматриваться как полностью исчерпывающие данные для всех международных перевозок. Данные о доходах и расходах получены в основном из вопросников и дополнены там, где это возможно, национальными публикациями или другими подходящими источниками финансовых данных; в отношении пассажирских перевозок имеющиеся в наличии данные о доходах и расходах приведены в соответствии с эксплуатационными данными, чтобы сделать их репрезентативными для всех международных перевозок (см. добавление 2).

5. Настоящее исследование основано на данных о доходах за 2004 и 2005 годы, полученных соответственно от 95 и 92 регулярных авиакомпаний (в том числе 7 и 5 авиакомпаний, выполняющих только грузовые перевозки), а также на данных о расходах за 2004 и 2005 годы, полученных соответственно от 68 и 72 авиакомпаний, осуществляющих регулярные пассажирские перевозки.

6. Данные по количеству авиакомпаний и по охвату международных регулярных пассажирских перевозок в ответах на вопросники о доходах и расходах показаны по регионам регистрации авиакомпаний в таблице А1-1 за 2004 год и в таблице А1-2 за 2005 год. В плане располагаемых кресло-километров общая репрезентативность в отношении данных о доходах за 2004 и 2005 годы составила 68 и 69 % соответственно, а в отношении данных о расходах за 2004 и 2005 годы – соответственно 65 и 64 %. С точки зрения данных о расходах в 2004 году представленность Африки в 15 % была наиболее низкой, а представленность Северной Америки в 83 % – наиболее высокой по сравнению с другими регионами. В 2005 году представленность Африканского региона в 9 % была самой низкой, а представленность Северной Америки, составившая 83 %, была значительно выше представленности других регионов.

7. В таблице А1-3 за 2004 год и в таблице А1-4 за 2005 год приведены данные о количестве авиакомпаний по каждой группе маршрутов и доле перевозок, которые приходятся на эти авиакомпании. Различия в общей представленности, показанной в таблицах А1-1 и А1-3, а также в таблицах А1-2 и А1-4, объясняются частично расхождением со статистической программой ИКАО в определениях того, что является внутренней, а что международной перевозкой. Другой причиной являются разные базы данных, используемые в этих таблицах: таблицы А1-1 и А1-2 содержат объемы перевозок согласно отчетным данным, тогда как таблицы А1-3 и А1-4 – объемы перевозок согласно опубликованным расписаниям; таблицы А1-5 и А1-6 указывают репрезентативность данных о доходах от регулярных грузовых и почтовых перевозок.

8. Как видно из таблиц А1-3 и А1-4, в плане располагаемых кресло-километров репрезентативность данных либо по доходам, либо по расходам составила 60 % или более для 8 групп маршрутов в 2004 году и для 9 групп маршрутов в 2005 году. Однако в ряде групп маршрутов репрезентативность по расходам значительно ниже, чем по доходам. Репрезентативность данных в 2004 и 2005 годах на маршрутах в Центральной Америке/Карибском бассейне, Северной Америке (только в 2005 г.), Южной Америке, Европе, на Ближнем Востоке, в Африке, между Европой и Ближним Востоком, Европой/Ближним Востоком и Африкой, через Центральную Атлантику, между Европой/Ближним Востоком/Африкой и регионом Азии/Тихого океана (только в 2005 году) и через южную часть Тихого океана (только в 2004 году) составила менее 60 %; поэтому данные о расходах и доходах по этим группам необходимо рассматривать с некоторой предосторожностью. В отношении маршрутов в Центральной Америке/Карибском бассейне, на Ближнем Востоке и в Африке репрезентативность была настолько низкой (менее 20 % в плане расходов), что она вызвала значительные сомнения в отношении достоверности результатов по этим группам маршрутов, поэтому данные по этим группам не представлены в настоящем исследовании, хотя оценки их включены в общемировые показатели.

**Таблица А1-1. Представленность данных по регионам ИКАО
о регистрации авиакомпаний в 2004 году**

Регион	Располаг. кресло-км между- народных регулярных авиакомпаний (млн)	Данные о доходах представляют			Данные о расходах представляют		
		Кол-во авиа- компаний	Располагаемые кресло-км		Кол-во авиа- компаний	Располагаемые кресло-км	
			Кол-во (млн)	% от общего кол-ва		Кол-во (млн)	% от общего кол-ва
Все	2 743 006	88	1 875 768	68	68	1 780 954	65
Африка	98 519	3	14 456	15	2	14 403	15
Азия/Тихий океан	825 803	20	642 621	78	18	614 785	74
Европа	1 051 680	42	712 248	68	30	664 543	63
Ближний Восток	188 067	5	65 087	35	3	53 827	29
Северная Америка	451 069	9	373 987	83	9	373 987	83
Центральная Америка/ Карибский бассейн	56 393	4	32 756	58	3	24 823	44
Южная Америка	71 475	5	34 613	48	3	34 586	48

Источник: форма А отчетности ИКАО по воздушному транспорту.

**Таблица А1-2. Представленность данных по регионам ИКАО
о регистрации авиакомпаний в 2005 году**

Регион	Располаг. кресло-км между- народных регулярных авиакомпаний (млн)	Данные о доходах представляют			Данные о расходах представляют		
		Кол-во авиа- компаний	Располагаемые кресло-км		Кол-во авиа- компаний	Располагаемые кресло-км	
			Кол-во (млн)	% от общего кол-ва		Кол-во (млн)	% от общего кол-ва
Все	2 938 833	87	2 026 850	69	72	1 888 418	64
Африка	111 058	4	10 097	9	4	10 097	9
Азия/Тихий океан	863 636	28	714 198	83	19	611 315	71
Европа	1 129 723	34	766 911	68	31	756 821	67
Ближний Восток	210 223	3	54 861	26	3	54 861	26
Северная Америка	490 730	9	405 568	83	9	405 568	83
Центральная Америка/ Карибский бассейн	56 750	5	38 414	68	2	12 955	23
Южная Америка	76 713	4	36 801	48	4	36 801	48

Источник: форма А отчетности ИКАО по воздушному транспорту.

Таблица А1-3. Представленность данных по группам международных маршрутов в 2004 году

Группа маршрутов (краткое название)	Данные о доходах представляют		Данные о расходах представляют	
	Количество авиакомпаний	% от общего количества регулярных кресло-км	Количество авиакомпаний	% от общего количества регулярных кресло-км
I. Все группы международных маршрутов	88	65	68	62
II. Группы международных маршрутов				
1. Северная Америка – Центральная Америка	8	76	7	67
2. Центральная Америка	3	22	2	16
3. Северная Америка	11	68	11	68
4. Северная Америка – Южная Америка	11	64	10	64
5. Южная Америка	3	40	2	40
6. Европа	41	57	29	51
7. Ближний Восток	4	29	2	20
8. Африка	3	14	2	13
9. Европа – Ближний Восток	24	47	20	41
10. Европа – Африка	26	41	22	39
11. Северная Атлантика	28	77	26	74
12. Центральная Атлантика	9	52	8	50
13. Южная Атлантика	11	83	10	77
14. Азия/Тихий океан	19	69	18	67
15. Европа – Азия/Тихий океан	34	66	28	62
16. Северная/центральная части Тихого океана	16	78	15	76
17. Южная часть Тихого океана	3	56	3	56

Таблица А1-4. Представленность данных по группам международных маршрутов в 2005 году

Группа маршрутов (краткое название)	Данные о доходах представляют		Данные о расходах представляют	
	Количество авиакомпаний	% от общего количества регулярных кресло-км	Количество авиакомпаний	% от общего количества регулярных кресло-км
I. Все группы международных маршрутов	87	65	72	61
II. Группы международных маршрутов				
1. Северная Америка – Центральная Америка	9	77	8	71
2. Центральная Америка	3	26	1	4
3. Северная Америка	11	67	10	55
4. Северная Америка – Южная Америка	9	64	8	62
5. Южная Америка	4	40	4	40
6. Европа	33	57	30	56
7. Ближний Восток	2	19	2	19
8. Африка	4	5	4	5
9. Европа – Ближний Восток	21	41	21	41
10. Европа – Африка	24	40	24	40
11. Северная Атлантика	25	75	24	74
12. Центральная Атлантика	11	48	10	47
13. Южная Атлантика	11	80	10	79
14. Азия/Тихий океан	26	72	19	61
15. Европа – Азия/Тихий океан	35	64	30	59
16. Северная/центральная части Тихого океана	18	80	16	78
17. Южная часть Тихого океана	4	61	4	61

Таблица А1-5. Репрезентативность данных о доходах от регулярных грузовых и почтовых перевозок в 2004 году по принятым в ИКАО регионам регистрации перевозчиков

Регион	Выполненные тонно-км международных регулярных грузовых перевозок (км)	Данные о доходах от грузовых перевозок			Выполненные тонно-км международных регулярных почтовых перевозок (км)	Данные о доходах от почтовых перевозок		
		Кол-во авиа-компаний	Выполненные тонно-км			Кол-во авиа-компаний	Выполненные тонно-км	
			Кол-во (млн)	% от общего кол-ва			Кол-во (млн)	% от общего кол-ва
Все	115 184	70	81 712	71	2 832	51	1 841	65
Африка	2 122	2	337	16	35	2	3	9
Азия/Тихий океан	43 595	21	36 166	83	953	12	735	77
Европа	36 043	27	24 252	67	964	20	306	32
Ближний Восток	7 803	4	2 003	26	121	4	58	48
Северная Америка	21 652	10	17 718	82	696	10	690	99
Центральная Америка/ Карибский бассейн	496	3	121	24	6	1	2	33
Южная Америка	3 473	3	1 115	32	57	2	47	82

Источник: форма А отчетности ИКАО по воздушному транспорту.

Таблица А1-6. Репрезентативность данных о доходах от регулярных грузовых и почтовых перевозок в 2005 году по принятым в ИКАО регионам регистрации перевозчиков

Регион	Выполненные тонно-км международных регулярных грузовых перевозок (км)	Данные о доходах от грузовых перевозок			Выполненные тонно-км международных регулярных почтовых перевозок (км)	Данные о доходах от почтовых перевозок		
		Кол-во авиа-компаний	Выполненные тонно-км			Кол-во авиа-компаний	Выполненные тонно-км	
			Кол-во (млн)	% от общего кол-ва			Кол-во (млн)	% от общего кол-ва
Все	119 877	77	89 702	75	2 976	46	1 948	65
Африка	2 195	3	227	10	44	1	1	2
Азия/Тихий океан	46 460	30	43 764	94	1 012	14	856	85
Европа	36 981	24	24 059	65	1 002	18	323	32
Ближний Восток	8 786	3	1 794	20	121	2	41	34
Северная Америка	21 634	10	18 641	86	728	8	681	94
Центральная Америка/ Карибский бассейн	475	4	147	31	7	1	4	57
Южная Америка	3 346	3	1 070	32	62	2	42	68

Источник: форма А отчетности ИКАО по воздушному транспорту.

Добавление 2

МЕТОД АНАЛИЗА И ПРЕДЕЛЫ ПОГРЕШНОСТИ

Метод анализа

1. **Общие положения.** Источники данных в целом рассматриваются в добавлении 1. Все финансовые данные по авиакомпаниям были первоначально, по мере необходимости, скорректированы, чтобы представлять 2004 и 2005 календарные годы, и, где необходимо, переведены из местной валюты в доллары США. Для перевода валюты использовались обменные курсы, сообщенные государствами в своих ответах на вопросники. В тех случаях, когда сведения об обменном курсе не сообщались, использовались средние обменные курсы за 2004 и 2005 годы, публикуемые в *IATA Clearing House Five-Day Monthly Rate*.
2. Перед проведением детального анализа все финансовые и эксплуатационные данные сверялись: а) на предмет соответствия друг другу и соответствия данным за предыдущие годы; б) с информацией, предоставляемой на регулярной основе в ИКАО в статистических формах отчетности; с) с данными, полученными путем компьютерного анализа публикуемых расписаний авиакомпаний (см. добавление 1).
3. **Анализ располагаемых данных о доходах.** Данные о доходах по каждой группе международных маршрутов от регулярных и/или нерегулярных пассажирских, грузовых и почтовых перевозок вместе с информацией о соответствующих объемах перевозок и провозных способностей, а также о сопутствующих доходах, относимых непосредственно на международные регулярные перевозки, были получены в отношении индивидуальных перевозчиков из вопросников о доходах, составленных для этой цели (факсимильные копии вопросников по доходам и расходам содержатся в добавлении 3). Данная информация по индивидуальным перевозчикам была сведена воедино по каждой группе маршрутов с целью получения средневзвешенных доходов на пассажиро-километр и на кресло-километр (для пассажирских перевозок) или на выполненный тонно-километр (для перевозок груза и почты). Для регулярных перевозок эти данные по отдельным авиакомпаниям, а следовательно и средние доходные ставки, включают предоставляемые скидки, прорейты и т. п., но обычно исключают удержания на выплату комиссионных.
4. **Анализ располагаемых данных о расходах.** Данные о расходах получены и проанализированы только по авиакомпаниям, выполняющим международные регулярные пассажирские перевозки. В то время как большинство регулярных (и нерегулярных) перевозчиков ведут учет данных о доходах и перевозках по отдельным авиалиниям и/или группам маршрутов, немногие из них ведут учет данных о расходах с соответствующей разбивкой. Отсюда следует, что для предоставления данных, которые в общем предствительно отражают регулярные пассажирские перевозки авиакомпаний в каждом регионе мира и одновременно с этим минимизируют нагрузку от отчетности для государств и их авиакомпаний, был составлен вопросник, в котором требования к разбивке эксплуатационных расходов всей системы носили бы умеренный характер и соответствовали бы сложившейся практике в большинстве авиакомпаний. Данные о расходах, полученные по отдельным авиакомпаниям с помощью этого вопросника, были затем разбиты Секретариатом по группам маршрутов (поскольку это было необходимо там, где авиакомпании совершают перевозки более чем по одной группе маршрутов) с использованием анализа публикуемых расписаний.

5. Данные о расходах, полученные по каждой авиакомпании, и порядок разбивки этих расходов по группам маршрутов, эксплуатируемых ею, могут быть подразделены на три категории, как это показано в таблице А2-1:

категория (А) – эксплуатационные расходы, которые для данной авиакомпании и данного типа воздушного судна могут в этих целях рассматриваться как не зависящие от маршрутов полетов;

категория (В) – эксплуатационные расходы, которые в значительной мере относятся как к типу воздушного судна, так и к географическому району эксплуатации;

категория (С) – эксплуатационные расходы и соответствующие статьи неэксплуатационных расходов, которые могут быть лишь частично отнесены к типу воздушного судна или к региону, в котором они имели место, но которые в значительной мере относятся к объему перевозок и провозных способностей на каждой группе маршрутов.

6. Расходы по *первой категории (А)* были получены на основании данных каждой авиакомпании в качестве средних общесистемных расходов на час коммерческого полетного времени по каждому типу воздушного судна, используемого в международных регулярных перевозках. Расходы по каждой группе маршрутов были рассчитаны в соответствии с количеством часов коммерческого налета каждым типом воздушных судов, эксплуатируемых авиакомпанией на маршрутах этой группы.

7. Расходы по *второй категории (В)* были получены по каждой авиакомпании по группе маршрутов или географической зоне. Данные по зонам были адаптированы для получения соответствующих данных по группам маршрутов с применением соответствующих эксплуатационных критериев (таких, как расход топлива для статьи "авиационное топливо и масла"). Соотношения эксплуатационных данных между группами маршрутов и географическими зонами были установлены путем анализа расписаний авиакомпаний с помощью ЭВМ.

8. Расходы по *третьей категории (С)* были общесистемными данными по перевозкам каждой авиакомпании. Эти расходы были разбиты на издержки по группам маршрутов с применением соответствующего параметра распределения для каждой статьи расходов. Данный параметр распределения, составленный для каждой статьи, прямо или косвенно связан с объемом перевозок или провозных способностей по каждой группе маршрутов. В отношении статей "комиссионные" и "прочие расходы на продажу, коммерческие и рекламные" в качестве параметра распределения используется общий доход, полученный по каждой группе маршрутов, отражающий тем самым влияние как объемов перевозок, так и региональных различий в доходных ставках (и, следовательно, региональные различия в расходах на продажу, коммерческую работу и рекламу).

9. По некоторым авиакомпаниям были представлены данные о расходах по всем трем категориям, соответствующие внутренним перевозкам и/или международным нерегулярным перевозкам, а также международным регулярным перевозкам. Расходы, связанные с внутренними и нерегулярными перевозками, были вычтены с использованием разбивки такого же порядка, как и при распределении расходов по группам маршрутов.

10. Что касается данных по отдельным авиакомпаниям, то общие расходы по международным регулярным пассажирским перевозкам по каждой группе маршрутов определялись путем добавления всех расходов по статьям, распределенным по группам маршрутов. И наконец, расходы, приходящиеся на перевозку груза и почты пассажирскими рейсами, были вычтены из общих расходов с целью определения издержек по пассажирским перевозкам. С этой целью предполагалось, что расходы на перевозку груза и почты на пассажирских и грузо-пассажирских воздушных судах по группе маршрутов равны доходам от перевозки груза и почты на этих воздушных судах.

11. **Оценки доходов и расходов авиакомпаний, по которым данные отсутствуют.** Для всех тех перевозчиков, в отношении которых имелись основные финансовые данные, порядок, описанный в пп. 1–10, приводит к получению общих доходов и (для международных регулярных пассажирских перевозок) общих расходов по каждой группе маршрутов в разбивке по регионам регистрации авиакомпаний. В большинстве случаев в указанную базу финансовых данных не входят все перевозчики, действующие на этих маршрутах. Однако для регулярных пассажирских перевозок представленные в данном исследовании оценки доходов и расходов сделаны таким образом, чтобы охватить все авиакомпании, работающие на каждой группе маршрутов.

12. В отношении доходов полученный из представленных вопросников средний доход на пассажиро-километр для авиакомпаний определенного района регистрации в рамках каждой группы маршрутов применяется к общему объему коммерческих пассажиро-километров всех зарегистрированных в этом регионе авиакомпаний, имеющих перевозки на маршрутах данной группы.

13. В отношении расходов оценки по авиакомпаниям, данные по которым отсутствуют, основывались на данных о расходах, представленных авиакомпаниями, зарегистрированными в одном регионе и действующими на маршрутах данной группы, однако в расчет принимались также расхождения в эксплуатационных характеристиках между этими двумя группами авиакомпаний (включая расхождения в коэффициентах загрузки). Что касается расходов по категории А (см. таблицу А2-1), то средние расходы на коммерческое полетное время воздушного судна авиакомпаний, по которым были получены данные о расходах, применялись к количеству выполненных часов теми же самыми типами воздушных судов авиакомпаний, зарегистрированных в том же регионе, но не представивших данные, учитывая тем самым различия в парке воздушных судов, маршрутной скорости и компоновке кресел. Расходы по категориям В и С были рассчитаны подобным образом на основе критериев, аналогичных тем, которые использовались при разбивке расходов отдельных авиакомпаний по группам маршрутов.

14. По некоторым группам маршрутов, для которых авиакомпании какого-либо конкретного региона имеют чрезвычайно низкий уровень представленности, процесс расчета доходов и расходов скорректирован таким образом, чтобы учесть доходы и расходы крупных авиакомпаний, не представивших информацию, на основе данных, полученных для предыдущих исследований, а также данных, регулярно сообщаемых Договаривающимися государствами в формах отчетности по воздушному транспорту.

Пределы погрешности

15. **Общие положения.** Необходимо признать, что представленные в настоящем циркуляре данные о расходах и доходах не являются абсолютно точными в количественном выражении, а имеют определенные пределы погрешностей. Подобные пределы погрешности присущи любому представлению финансовых данных авиакомпаний, в котором охватывается множество различных валют, в котором происходит разбивка общесистемных доходов и расходов или в котором база данных является неполной. Поэтому важной чертой метода, использованного в этой серии исследований, было выявление и оценка различных источников неопределенностей с целью установления степени точности публикуемых данных, а также ограничений в отношении тех выводов, которые могут быть сделаны на основании этих данных. Соответствующие оценки осуществлялись посредством статистического анализа детальных данных авиакомпаний и с помощью проверки того, какое влияние оказывает используемый в настоящем исследовании метод на публикуемые данные. В пп. 16–21 приводятся итоговые оценки пределов погрешностей в средних доходных ставках, средних цифрах себестоимости и средних отношениях доходы/расходы, опубликованных в настоящем исследовании в отношении регулярных пассажирских перевозок в 2004 и 2005 годах.

Таблица А2-1. Порядок разбивки расходов отдельных авиакомпаний по группам маршрутов

<i>Категория расходов</i>	<i>Статья расходов (см. примечание)</i>	<i>Форма представляемых данных авиакомпаний</i>	<i>Критерии разбивки расходов</i>
А. Расходы, относящиеся непосредственно к типу воздушного судна	I.1	Летные эксплуатационные расходы, исключая стоимость топлива и масла	I.1-1.3 Количество часов коммерческого полетного времени по каждому типу воздушного судна по каждой группе маршрутов
	I.2	Расходы на техобслуживание и капитальный ремонт воздушного судна	
	I.3	Стоимостной износ воздушного судна и амортизационные отчисления	
В. Расходы, относящиеся в значительной мере как к типу воздушного судна, так и к географическому району эксплуатации	II.1	Расходы на авиационное топливо и масло	II.1 Потребление топлива каждым типом воздушного судна в каждом районе эксплуатации
	II.2	Сборы за посадку и связанные с ними аэропортовые сборы	II.2 Максимальный взлетный вес, умноженный на количество вылетов для каждого типа воздушного судна в каждом районе эксплуатации
	II.3	Сборы за аэронавигационное обслуживание	II.3 Максимальный взлетный вес, умноженный на количество часов коммерческого полетного времени для каждого типа воздушного судна в каждом районе эксплуатации
	II.4	Прочие аэродромные расходы	II.4 Максимальная коммерческая загрузка, умноженная на количество вылетов для каждого типа воздушного судна в каждом районе эксплуатации
С. Расходы, относящиеся в значительной мере к объему перевозок и к объему провозных способностей	III.1	Расходы на обслуживание пассажиров	III.1 Количество кресло-часов по каждой группе маршрутов III.2 Доходы от пассажирских и грузовых регулярных перевозок на каждой группе маршрутов III.3 Общий доход, полученный по каждой группе маршрутов III.4-IV.1 Количество выполненных тонно-километров по каждой группе маршрутов
	III.2	Комиссионные	
	III.3	Прочие расходы на продажу билетов, коммерческие и рекламные расходы	
	III.4	Расходы общего характера и административные расходы	
	III.5	Прочие эксплуатационные расходы	
	IV.1	Баланс прочих неэксплуатационных статей (исключая поступления из общественных фондов, а также баланс поступлений из филиалов компаний)	

Примечание. Номера статей расходов соответствуют тем, которые используются в вопроснике (см. добавление 3). Сами статьи описываются в указаниях по заполнению на обратной стороне вопросника о расходах.

16. **Оценка доходных ставок.** Пределы погрешности при расчете доходных ставок для группы маршрутов являются следствием несоответствующего качества сообщаемых данных, колебаний обменного курса и – в отношении регулярных пассажирских перевозок – допущения того, что изменения за предыдущий год средних доходов авиакомпаний, по которым данные отсутствуют, подобны тем, которые зафиксированы в той же группе маршрутов авиакомпаний, данные по которым имеются. Был проведен анализ с целью количественной оценки каждого из этих источников неточностей и их общего влияния, в результате чего были получены суммарные пределы погрешности для различных групп маршрутов. Был сделан вывод о том, что доход от регулярных пассажирских перевозок на пассажиро-километр за 2004 год (за исключением маршрутов внутри Южной Америки, между Европой и Ближним Востоком и через Центральную Атлантику) можно считать точным в пределах ± 5 и $\pm 4,5$ % за 2005 год, за исключением маршрутов между Европой и Ближним Востоком. С осторожностью следует также рассматривать данные о доходах на маршрутах в Европе и между Европой/Ближним Востоком и Африкой и через южную часть Тихого океана в 2004 году и на маршрутах в Южной Америке, в Европе и между Европой/Ближним Востоком и Африкой в 2005 году в связи с относительно низкой репрезентативностью данных по этим группам. Что касается маршрутов в Центральной Америке, Карибском бассейне, на Ближнем Востоке и в Африке, то их репрезентативность была настолько низкой, что она вызвала сомнения в отношении достоверности результатов по этим группам маршрутов; поэтому данные о доходах (расходах) на этих маршрутах не включены в настоящее исследование, хотя их оценочные данные включены в общемировые показатели. Значительно меньшие пределы погрешности, чем ± 5 % за 2004 и $\pm 4,5$ % за 2005 год, свойственны для групп маршрутов, где репрезентативность данных была относительно высокой (см. добавление 1). В общемировом масштабе и с учетом всех групп маршрутов в целом пределы погрешности снижаются за счет компенсирующих последствий и в результате возрастания масштаба шкалы и оцениваются в размере ± 4 % как за 2004, так и за 2005 год.

17. **Оценка удельных расходов.** Оценка себестоимости пассажирских перевозок для группы маршрутов содержит элементы неточности, аналогичные тем, которые присущи доходам от пассажирских перевозок. Кроме того, дополнительные элементы неточности возникают из необходимости в разбивке расходов по группам маршрутов в соответствии со стандартизированной процедурой. Эти дополнительные источники погрешности возникают в связи с тем, что:

- a) общий характер некоторых статей расходов (например, общих административных расходов) делает метод их разбивки по группам маршрутов результатом принятой условности;
- b) даже для тех статей расходов, которые привязаны к региону или маршруту, в стандартизированной процедуре разбивки не учтены детальные условия, в которых выполняются перевозки отдельных авиакомпаний.

18. Как и для данных о доходах, был установлен суммарный предел погрешности в отношении средней себестоимости для каждой группы маршрутов и для всех маршрутов, вместе взятых. Степень неточности расчетов расходов при регулярных перевозках на пассажиро-километр для всех представленных групп маршрутов колеблется в пределах ± 8 % как в 2004, так и в 2005 году (за исключением маршрутов в Северной Америке в 2004 году, между Европой и Ближним Востоком и в Азии/Тихом океане только в 2005 году). В отношении данных о расходах имелось больше групп маршрутов с низкой представленностью, что увеличивает степень погрешности (см. добавление 1, п. 8). В общемировом масштабе с учетом всех групп маршрутов в целом предел погрешности при расчете средней себестоимости пассажиро-километра оценивается на уровне ± 8 % за оба года.

19. Большая часть неточностей, возникающих вследствие общего характера некоторых расходов, присутствует постоянно и не может быть изменена (см. п. 17), и вряд ли что-либо можно сделать для уменьшения неточности, появляющейся в результате колебаний обменного курса. В связи с этим основным фактором в этих исследованиях является достижение максимально возможного охвата финансовых данных и принятие в то же время мер по улучшению качества сообщаемых данных.

20. Все оценки погрешности, приведенные в пп. 16–19, применимы только к данным по общим средним расходам (показанным в таблице 3-1 главы 3). Оценки отдельных элементов, составляющих общие расходы, в ряде случаев колеблются в более широких пределах погрешности.

21. **Оценки соотношения доходов/расходов.** Оценочные соотношения доходов к расходам имеют пределы погрешности, которые варьируются по группам маршрутов в зависимости от величины пределов погрешности в оценочных данных о доходах и расходах. Следует, однако, отметить, что неточности в цифрах доходов и расходов для группы маршрутов являются, в некоторой степени, взаимозависимыми. Другими словами, если доходы по какой-либо группе маршрутов подсчитаны с превышением, то есть вероятность того, что величина расходов также будет подсчитана с превышением. Это обстоятельство снижает предел погрешности в соотношениях доходов/расходов при сравнении с пределами погрешности отдельно для данных о доходах или для данных о расходах. Общий предел погрешности для соотношения доходов/расходов для всех вместе взятых групп маршрутов оценивается на уровне $\pm 4,0$ % как за 2004, так и за 2005 год.

Добавление 3

ВОПРОСНИКИ О ДОХОДАХ И РАСХОДАХ

I. Факсимиле вопросников

ДОПОЛНЕНИЕ А

ВОПРОСНИК О РАСХОДАХ МЕЖДУНАРОДНЫХ РЕГУЛЯРНЫХ ПАССАЖИРСКИХ АВИАПЕРЕВОЗЧИКОВ (указания по заполнению и описание географических зон см. на с. А-2)

Наименование перевозчика:		Календарный период: 12 месяцев с по							
Валюта (долл. США или национальная)		ОБЩИЕ СУММЫ ЗА КАЛЕНДАРНЫЙ ПЕРИОД							
Обменный курс между национальной валютой и долл. США на данный период: 1 долл. США =									
РАЗДЕЛ I. Расходы по типам воздушных судов и эксплуатационные данные по типам воздушных судов и по группам маршрутов¹ Пометьте клетки, если данные о расходах в этом разделе включают: Внутренние перевозки <input type="checkbox"/> Нерегулярные перевозки <input type="checkbox"/> I.1 Расходы по производству полетов, за исключением топлива и ГСМ. I.2 Расходы по техобслуживанию и ремонту. I.3 Износ и амортизация. I.4 Полное полетное время (при необходимости используйте дополнительные страницы) а) по международным перевозкам По группам маршрутов (Укажите, например 11 NA) б) по международным нерегулярным перевозкам По группам маршрутов (Укажите, например 11 NA) в) по внутренним перевозкам д) по всем перевозкам (а + б + в)	ТИП ВОЗДУШНОГО СУДНА (укажите)								
	Всего								
		ГМ							
		ГМ							
		ГМ							
		ГМ							
		ГМ							
		Всего							
		ГМ							
		ГМ							
	Всего								
	Всего								
РАЗДЕЛ II. Эксплуатационные расходы с разбивкой по географическим зонам или группам маршрутов¹ Пометьте клетку, если данные о расходах в этом разделе включают: Нерегулярные перевозки <input type="checkbox"/> (Укажите, например 11 NA) II.1 Авиационное топливо и ГСМ. II.2 Сборы за посадку и соответствующие аэропортовые сборы. II.3 Аэронавигационные сборы. II.4 Аэродромные расходы.	ЗОНА ИЛИ ГРУППА МАРШРУТОВ	Северная Америка	Центральная Америка/бассейн Карибского моря	Южная Америка	Европа	Ближний Восток	Африка	Азия/бассейн Тихого океана	Внутренние перевозки
РАЗДЕЛ III. Прочие эксплуатационные расходы Пометьте клетку, если данные о расходах в этом разделе включают: Нерегулярные перевозки <input type="checkbox"/> III.1 Обслуживание пассажиров (включая оклады и расходы, связанные с кабинами экипажами). III.2 Комиссионные. III.3 Прочие расходы по оформлению билетов, продаже и рекламе. III.4 Общие административные расходы. III.5 Разные эксплуатационные расходы.	Все группы международных маршрутов или зоны	Внутренние перевозки	Фамилия и должность лица, заполнившего анкету: Телефон: Факс: Эл. почта:						
				Замечания (укажите любые расхождения с указаниями по заполнению вопросника и описанием географических зон, которые приводятся на с. А-2): 					
РАЗДЕЛ IV. Баланс по разным неэксплуатационным статьям IV.1 Всего (международные и внутренние перевозки) (Примечание: + = доходы; - = расходы)			Примечание 1. На с. В-3 вопросника о доходах см. описание групп маршрутов. Указанные группы маршрутов соответствуют группам маршрутов, в отношении которых приводятся данные в вопроснике о доходах.						
ИТОГО ПО РАЗДЕЛАМ I – IV									

УКАЗАНИЯ ПО ЗАПОЛНЕНИЮ И ОПИСАНИЕ ГЕОГРАФИЧЕСКИХ ЗОН

УКАЗАНИЯ ПО ЗАПОЛНЕНИЮ

Общие замечания

- a) Договаривающиеся государства должны заполнить настоящий вопросник по каждой из своих авиакомпаний, выполняющих международные регулярные пассажирские перевозки, и вернуть его в ИКАО. Представленный материал будет использоваться без ссылки на отдельных эксплуатантов. Сводные данные следует представить за 12-месячный период, в максимально возможной степени совпадающий с календарным годом, указанным в письме государствам, причем этот период должен быть указан в соответствующей графе. Поскольку окончательно ревизованные финансовые данные могут быть еще не подготовлены ко времени отправления ответа в ИКАО к указанному в письме государствам сроку, будут приниматься и предварительные данные. Аналогичным образом при отсутствии полной информации по какому-либо разделу вопросника будет приниматься частичная и/или сводная информация.
- b) Перевозки по внутренним участкам международных маршрутов следует рассматривать как международные. Укажите любые исключения. Желательно, чтобы в разделах II, III и IV давались данные о расходах в отношении внутренних перевозок. При невозможности просьба представить данные только в отношении международных перевозок.
- c) Финансовые данные могут указываться либо в национальной валюте, либо в долларах США. В любом случае в установленной графе следует указывать средневзвешенный годовой обменный курс, который применялся или должен применяться для перевода национальной валюты в доллары США.
- d) Все расходы, доходы и эксплуатационные данные, относящиеся к грузу и почте, включая данные только по грузовым перевозкам, следует *включать* в соответствующие разделы вопросника. Следует *исключать* расходы, понесенные в связи с оказанием другим авиакомпаниям услуг по техническому обслуживанию, обработке грузов и обслуживанию пассажиров.
- e) Расходы и эксплуатационные данные представляются:
- 1) в случае пультных перевозок – каждым участвующим перевозчиком в отношении его собственных перевозок;
 - 2) в случае полетов на арендованных воздушных судах (в соответствии с эксплуатационными соглашениями об аренде) – перевозчиком, осуществляющим полеты; расходы на воздушные суда следует представлять в разделе I.1 "Расходы по производству полетов";
 - 3) в случае совместного использования кодов, блокирования мест, совместного обслуживания и других коммерческих договоренностей – только перевозчиком, осуществляющим полеты.
- Указанные расходы должны представляться в отношении всех статей расходов, как это указано в вопроснике, за исключением расходов на воздушные суда в соответствии с п. 2) выше.
- f) Ниже приводится краткое описание каждой статьи расходов. Более подробные пояснения приводятся в указаниях по заполнению недавно пересмотренной ИКАО формы отчетности EF по воздушному транспорту, используемой для представления финансовых данных об авиаперевозчиках.

РАЗДЕЛ I. Расходы по типам воздушных судов и эксплуатационные данные по типам воздушных судов и по группам маршрутов

Следует указывать все типы воздушных судов (как грузопассажирские, так и чистогрузовые) с использованием обозначения модели воздушного судна (например, А-300-В4, DC-10-30CF, "Боинг"-747-200F).

- I.1 Расходы по производству полетов, *за исключением топлива и ГСМ*. Сюда входят оклады и расходы на летные экипажи, страхование бортового оборудования, аренда бортового оборудования (исключая любые выплаты по аренде воздушных судов), профессиональная подготовка летных экипажей и другие связанные с полетами расходы, исключая расходы, предусмотренные пунктами I.2, I.3 и II.1.

- I.2 Расходы по техобслуживанию и ремонту. Сюда *входят* все расходы, понесенные в связи с ремонтом, капитальным ремонтом и техническим обслуживанием бортового оборудования, включая выплаты внешним подрядчикам и изготовителям. В данный раздел *не входят* расходы, понесенные в связи с оказанием услуг по техническому обслуживанию и ремонту другим авиакомпаниям.
- I.3 Износ и амортизация. В данный раздел должны быть включены все такие расходы, связанные с бортовым оборудованием, в том числе амортизационные отчисления за воздушные суда по договорам капитальной или финансовой аренды. В соответствующие графы или в пункт III.5 следует включить, если это возможно, данные об амортизации наземной собственности и оборудования.
- I.4 Полное полетное время. По возможности следует представлять данные по типу воздушного судна **и группе маршрутов**, даже в случае, когда по данному разделу отсутствуют данные в постатейной разбивке.

РАЗДЕЛ II. Эксплуатационные расходы с разбивкой по географическим зонам

Географические зоны описываются ниже. Данные по этому разделу могут быть также представлены по маршрутным группам в соответствии с описанием, помещенным в соответствующем вопроснике о доходах (в каждом случае просьба указывать конкретную группу маршрутов).

- II.1 Авиационное топливо и ГСМ. Сюда входит стоимость пропускных сборов, невозмещаемых налогов и обложений.
- II.2 Сбор за посадку и соответствующие аэропортовые сборы. Сюда входят все сборы, связанные с обслуживанием воздушного движения, которые взимаются с авиакомпаний за услуги, оказанные в аэропорту, и включают сборы за обслуживание при посадке, сборы за обслуживание пассажиров и обработку груза, сборы за обеспечение безопасности, за размещение на местах стоянки и в ангаре.
- II.3 Аэронавигационные сборы. Сюда относятся взимаемые с авиакомпаний сборы за аэронавигационное обслуживание на маршруте. В тех случаях, когда взимаются единые сборы за пользование услугами аэропорта и средствами и службами на маршруте, сведения по сумме сборов должны представляться по пункту II.2.
- II.4 Аэродромные расходы. Сюда *входят* все расходы (пассажирские и/или грузовые перевозки) по обслуживанию воздушного движения, а также по погрузке и обслуживанию воздушных судов, включая выплаты внешним подрядчикам. В данный пункт *не включаются* расходы по торговому персоналу в аэропортах (заносятся по пункту III.3), а также по обслуживанию воздушного движения и воздушных судов других авиакомпаний.

РАЗДЕЛ III. Прочие эксплуатационные расходы

- III.1 Обслуживание пассажиров. К ним *относятся* все расходы по обслуживанию пассажиров (включая заработную плату, пособия и расходы по борпроводникам и другому обслуживающему пассажиров персоналу); премии за страхование пассажиров и страхование от несчастных случаев, выплачиваемые авиакомпанией; расходы по обслуживанию пассажиров в связи с отменой или задержкой рейсов, *за исключением* расходов по обслуживанию пассажиров других авиакомпаний.
- III.2 Комиссионные. Сюда входят комиссионные, выплачиваемые третьим сторонам за продажу услуг авиакомпаний, предпочтительно на *валовой* основе (в случае каких-либо отклонений это следует уточнить).
- III.3 Прочие расходы по оформлению билетов, продаже и рекламе. Сюда входят все расходы, связанные с вышеупомянутыми операциями, включая расходы по персоналу, размещению в гостиницах, бронированию мест и рекламе.
- III.4 Общие и административные расходы. Сюда входят все расходы, связанные с осуществлением общих и административных функций авиакомпаний. Желательно, чтобы накладные расходы, непосредственно связанные с конкретными вышеупомянутыми функциями, указывались по другим соответствующим пунктам.

- III.5 Разные эксплуатационные расходы. Сюда следует включать все эксплуатационные расходы, которые нельзя отнести к разделам I–III.

РАЗДЕЛ IV. Баланс по разным неэксплуатационным статьям

Необходимо указать прибыль и потери от списания собственности и оборудования, сделок в иностранной валюте, общие процентные выплаты по закупке бортового оборудования, включая проценты, связанные с финансированием аренды воздушных судов, чистые процентные выплаты по займам и превышениям кредита, не связанным с закупкой бортового оборудования, и по другим неэксплуатационным статьям. В данный раздел *не следует* включать выплаты из общественных фондов и баланс поступлений филиалов компании.

ОПИСАНИЕ ГЕОГРАФИЧЕСКИХ ЗОН

Северная Америка

Бермудские острова, Канада, Сен-Пьер и Микелон и Соединенные Штаты Америки, включая Аляску и Гавайи, но исключая Пуэрто-Рико и Виргинские острова.

Центральная Америка/бассейн Карибского моря

Ангилья, Антигуа и Барбуда, Аруба, Багамские Острова, Барбадос, Белиз, Британские Виргинские острова, Виргинские острова Соединенных Штатов Америки, Гаити, Гваделупа, Гватемала, Гондурас, Гренада, Доминика, Доминиканская Республика, Каймановы острова, Коста-Рика, Куба, Мартиника, Мексика, Монтсеррат, Нидерландские Антильские острова, Никарагуа, острова Теркс и Кайкос, Панама, Пуэрто-Рико, Сальвадор, Сент-Винсент и Гренадины, Сент-Китс и Невис, Сент-Люсия, Тринидад и Тобаго и Ямайка.

Южная Америка

Аргентина, Боливия, Бразилия, Венесуэла, Гайана, Колумбия (включая острова Сан-Андрес), Парагвай, Перу, Суринам, Уругвай, Фолклендские (Мальвинские) острова, Французская Гвиана, Чили и Эквадор.

Ближний Восток

Бахрейн, Израиль, Иордания, Ирак, Иран (Исламская Республика), Йемен, Катар, Кувейт, Ливан, Объединенные Арабские Эмираты, Оман, Саудовская Аравия и Сирийская Арабская Республика.

Европа

Азорские острова и географическая Европа, Гренландия, Исландия, Канарские острова, Кипр, Мадейра, Мальта, Российская Федерация (к западу от Уральских гор) и Турция.

Африка

Континент Африки (включая Алжир, Египет, Марокко, Судан и Тунис) и прибрежные острова, исключая Азорские острова, Канарские острова, Мадейру и Мальту.

Азия/бассейн Тихого океана

Австралия, Афганистан, Бангладеш, Бруней-Даруссалам, Бутан, Вьетнам, Гонконг (ОАР), Индия, Индонезия, Казахстан, Камбоджа, Китай, Корея (Народно-Демократическая Республика, Кыргызстан, Лаосская Народно-Демократическая Республика, Макао, Малайзия, Мальдивы, Монголия, Мьянма, Непал, Новая Зеландия, Пакистан, Папуа-Новая Гвинея и все другие острова Тихого океана (включая Американское Самоа, Вануату, группу малых тихоокеанских островов Соединенных Штатов Америки, Гуам, Кирибати, Кокосовые острова (Килинг), Маршалловы Острова, Микронезию, Науру, Ниуэ, Новую Каледонию, остров Норфолк, Острова Кука, острова Уоллис и Футуна, остров Рождества, Палау, Питкэрн, Республика Корея, Самоа, Северные Марианские острова, Соломоновы Острова, Тонга, Тувалу, Токелау, Фиджи, Французскую Полинезию), Российская Федерация (к востоку от Уральских гор), Сингапур, Таджикистан, Таиланд, Тайвань (провинция Китая), Туркменистан, Узбекистан, Филиппины, Шри-Ланка и Япония.

ВОПРОСНИК О ДОХОДАХ МЕЖДУНАРОДНЫХ РЕГУЛЯРНЫХ И НЕРЕГУЛЯРНЫХ АВИАПЕРЕВОЗЧИКОВ
(Указания по заполнению см. на с. В-2, а описание групп маршрутов см. на с. В-3)

Наименование перевозчика:	ВСЕ перевозки (ВНУТРЕННИЕ И МЕЖДУНАРОДНЫЕ)	Все ВНУТРЕННИЕ перевозки	Все МЕЖДУНАРОДНЫЕ перевозки (Общие данные по группам маршрутов 1-17)	МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ПО ГРУППАМ МАРШРУТОВ																	
				1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	
Календарный период: 12 месяцев с				Между Северной Америкой и Центральной Америкой/бассейном Карибского моря (NC)	Между Центральной Америкой и бассейном Карибского моря и внутри них (LC)	Между Бермудскими островами, Канадой, Мексикой и Соединенными Штатами Америки (LNM)	Между Северной Америкой/Центральной Америкой/бассейном Карибского моря и Южной Америкой (NCS)	Местные в Южной Америке (LS)	Местные в Европе (LE)	Местные на Ближнем Востоке (LM)	Местные в Африке (LA)	Между Европой и Ближним Востоком (EM)	Между Европой/Ближним Востоком и Африкой (EMA)	Северная Атлантика (NA)	Центральная Атлантика (MA)	Южная Атлантика (SA)	Местные в Азии/бассейне Тихого океана (LAP)	Между Европой/Ближним Востоком/Африкой и Азией/бассейном Тихого океана (EМААР)	Северный и центральный районы Тихого океана (PN)	Южный район Тихого океана (PS)	
Валюта (долл. США или национальная):																					
Обменный курс между национальной валютой и долларом США на данный период:																					
1 долл. США =																					
РАЗДЕЛ I. Регулярные перевозки																					
I.1 Доходы																					
a) Перевозка пассажиров (включая сверхнормативный багаж)																					
b) Перевозка грузов																					
c) Перевозка почты																					
d) Прочие																					
I.2 Соответствующий объем перевозок и провозная способность																					
a) Пассажиро-километры (млн)																					
b) Кресло-километры (млн)																					
c) Выполненные тонно-километры по грузу (млн)																					
d) Выполненные тонно-километры по почте (тыс.)																					
e) Располагаемые тонно-километры (млн)																					
I.3 Только чистогрузовые перевозки (включены в I.1 и I.2 выше)																					
a) Доходы (общие)																					
b) Выполненные тонно-километры (млн)																					
РАЗДЕЛ II. Нерегулярные перевозки																					
II.1 Доходы																					
a) Пассажирские перевозки																					
b) Грузовые перевозки																					
II.2 Соответствующий объем перевозок и провозная способность																					
a) Пассажиро-километры (млн)																					
b) Кресло-километры (млн)																					
c) Выполненные тонно-километры по грузу (млн)																					
d) Располагаемые тонно-километры (млн)																					
Фамилия и должность лица, заполнившего вопросник:		Телефон:										Факс:									
Примечания.												Электронная почта:									

УКАЗАНИЯ ПО ЗАПОЛНЕНИЮ**Общие примечания**

- a) Настоящий вопросник должен быть заполнен и возвращен Договаривающимися государствами в ИКАО с ответами по каждому основному регулярному и нерегулярному перевозчику, выполняющему международные перевозки (включая перевозчиков, осуществляющих только грузовые перевозки). *Представленная информация будет распространяться без ссылки на отдельных эксплуатантов.* Представляемая информация должна составляться за полных 12 мес, как можно точнее совпадая с указанным в письме государствам календарным годом, и отчетный период должен указываться в специально отведенной для этого графе. Поскольку окончательно ревизованные финансовые данные могут быть еще не подготовлены ко времени отправления ответа в ИКАО к указанному в письме государствам сроку, будут приниматься и предварительные данные.
- b) Данные по чистогрузовым воздушным перевозкам должны включаться в соответствующий раздел вопросника. Данные по регулярным перевозкам такими воздушными судами должны включаться в пункты I.1 и I.2 и, по возможности, разъясняться в пункте I.3.
- c) Финансовые данные могут указываться либо в национальной валюте, либо в долларах США. В любом случае в установленной графе следует указывать средневзвешенный годовой обменный курс, который применялся или должен применяться для перевода национальной валюты в доллары США.
- d) Ниже приводится краткое описание каждого вида финансовых данных; более подробные пояснения помещены в указаниях по заполнению недавно пересмотренной ИКАО формы отчетности EF по воздушному транспорту для представления финансовых данных по авиакомпаниям. Данные об объеме перевозок и провозной емкости должны представляться только перевозчиком, осуществляющим полеты. В этом контексте термин "перевозчик, осуществляющий полеты" относится к такому перевозчику, чей номер рейса используется для целей управления воздушным движением. Определения, касающиеся объема перевозок и провозной емкости, см. в форме отчетности А по воздушному транспорту, используемой для представления данных о перевозках авиакомпаний.
- e) Ниже также приводятся описания групп маршрутов; далее изложены руководящие принципы распределения данных по этим группам.

РАЗДЕЛ I. Регулярные перевозки

По пунктам I.1 а) – I.1 с) и I.3 а) необходимо представлять данные о *валовых* доходах по линии регулярных перевозок до производства уравнительных платежей с учетом емкости воздушных судов при пультных перевозках, выплаты, вытекающие из услуг, осуществляемых в рамках коммерческих соглашений (например, совместное использование кодов, блокирование мест и т. д.), и из полетов, осуществляемых арендованными или взаимнообменными воздушными судами. Эти доходы должны сообщаться перевозчикам, осуществляющим полеты.

В пункт I.1 d) "*Прочие доходы, связанные с воздушным транспортом*" следует *включать* на основе *нетто* доходы от уравнительных платежей с учетом емкости воздушных судов при пультных перевозках, выплат, вытекающих из услуг, осуществляемых в рамках коммерческих соглашений (например, совместное использование кодов, блокирование мест и т. д.), и из полетов, осуществляющих арендованными или взаимнообменными воздушными судами, а на основе *брутто* (относительно других расходов, сообщаемых по соответствующим статьям расходов, следует указывать случаи, когда данные о них представляются на иной основе) сопутствующие поступления, получаемые по линии воздушных перевозок, как, например, поступления от продажи билетов пассажирам, выплачивающим менее 25 % обычного тарифа, комиссионные от продажи услуг других перевозчиков, доходы от неявки пассажиров и отказа от билетов. Сюда *не следует* включать доходы, поступающие от оказания других услуг, помимо воздушных перевозок, включая: наземные перевозки, обеспечение питанием, услуги по материально-техническому обслуживанию, услуги по оформлению, оказываемые третьей сторонам и собственность.

РАЗДЕЛ II. Нерегулярные перевозки

В данный раздел следует включать поступления, получаемые от всех нерегулярных полетов, выполняемых за плату, включая связанные с этим порожние полеты, когда ответственность за эксплуатацию транспорта несет указанный перевозчик.

Распределение групп маршрутов

Все данные, касающиеся внутренних участков международных рейсов, должны включаться (как носящие международный характер) в сведения по соответствующей группе маршрутов. Любые перевозки в рамках одного рейса должны включаться в группу маршрутов, которая охватывает перевозку из пункта вылета в пункт назначения. Например, данные о полете по маршруту Цюрих – Женева – Абиджан – Дакар должны представляться как о полете по маршруту Европа/Ближний Восток – Африка (группа маршрутов 10); при этом не следует давать разбивку на внутренний полет, полет по маршруту Европа – Африка и по линиям в Африке. Необходимо указывать все различия в форме отчетности.

Укажите также любые перевозки, подпадающие под несколько групп маршрутов, включая критерии распределения данных между соответствующими группами маршрутов.

ОПИСАНИЕ ГРУПП МАРШРУТОВ

1. Маршруты между Северной Америкой и Центральной Америкой/бассейном Карибского моря (NC)

Эта группа включает маршруты между, с одной стороны, Канадой и/или Соединенными Штатами Америки (включая Аляску и Гавайи), и/или Бермудскими островами, и/или Сен-Пьером и Микеленом, и, с другой стороны, Центральной Америкой и бассейном Карибского моря. Маршруты между Соединенными Штатами Америки и Пуэрто-Рико/Виргинскими островами Соединенных Штатов Америки считаются внутренними и не входят в эту категорию. Район Центральной Америки/бассейна Карибского моря определяется как географическая зона, охватываемая нижеприводимой группой маршрутов 2, за исключением Мексики.

2. Маршруты между Центральной Америкой и бассейном Карибского моря и в их пределах (LC)

Эта группа включает маршруты между Ангильей, Антигуа и Барбудой, Арубой, Багамскими Островами, Барбадосом, Белизом, Британскими Виргинскими островами, Виргинскими островами Соединенных Штатов Америки, Гваделупой, Гватемалой, Гаити, Гондурасом, Гренадой, Доминиканской Республикой, Доминикой, Каймановыми островами, Коста-Рикой, Кубой, Мартиникой, Мексикой, Монсерратом, Нидерландскими Антильскими островами, Никарагуа, Панамой, Пуэрто-Рико, Сальвадором, Сент-Винсентом и Гренадинами, Сент-Китсом и Невисом, Сент-Люсией, Тринидадом и Тобаго, островами Теркс и Кайкос и Ямайкой или в их пределах.

3. Маршруты между Бермудскими островами, Канадой, Мексикой и Соединенными Штатами Америки (LNM)

Эта группа включает маршруты между вышеупомянутыми государствами или в их пределах. В Соединенные Штаты Америки входят Аляска и Гавайи и не включены Пуэрто-Рико и Виргинские острова.

4. Маршруты между Северной Америкой/Центральной Америкой/бассейном Карибского моря и Южной Америкой (NCS)

Эта группа включает маршруты между географическими зонами, определенными, с одной стороны, в группе маршрутов 1 и/или Мексикой, и, с другой стороны, в группе маршрутов 5 (местные в Южной Америке).

5. Местные маршруты в Южной Америке (LS)

Эта группа включает маршруты между Аргентиной, Боливией, Бразилией, Венесуэлой, Гайаной, Колумбией (включая острова Сан-Андрес), Парагваем, Перу, Суринамом, Уругваем, Фолклендскими (Мальвинскими) островами, Французской Гвианой, Чили и Эквадором или в их пределах.

6. Местные маршруты в Европе (LE)

Эта группа включает маршруты между государствами географической Европы, Азорскими островами, Гренландией, Исландией, Канарскими островами, Кипром, Мадейрой, Мальтой, Российской Федерацией (к западу от Уральских гор), Турцией и в их пределах.

7. Местные маршруты на Ближнем Востоке (LM)

Эта группа включает маршруты между Бахрейном, Израилем, Иорданией, Ираком, Ираном (Исламской Республикой), Йеменом, Катаром, Кувейтом, Ливаном, Объединенными Арабскими Эмиратами, Оманом, Саудовской Аравией и Сирийской Арабской Республикой или в их пределах.

8. Местные маршруты в Африке (LA)

Эта группа включает маршруты между государствами континентальной части Африки (включая Алжир, Египет, Марокко, Судан и Тунис) и прибрежными островами, а также в их пределах, за исключением Азорских островов, Канарских островов, Мадейры и Мальты.

9. Маршруты между Европой и Ближним Востоком (EM)

Эта группа включает маршруты между двумя географическими зонами, входящими в группу маршрутов 6 (местные в Европе) и/или в группу маршрутов 7 (местные на Ближнем Востоке).

10. Маршруты между Европой/Ближним Востоком и Африкой (EMA)

Эта группа включает маршруты между, с одной стороны, географическими зонами, входящими в группу маршрутов 6 (местные в Европе), и/или в группу маршрутов 7 (местные на Ближнем Востоке), и, с другой стороны, географической зоной, входящей в группу маршрутов 8 (местные в Африке).

11. Северная Атлантика (NA)

Эта группа включает маршруты между, с одной стороны, Бермудскими островами, Канадой, Сен-Пьером и Микеленом и/или Соединенными Штатами Америки (включая Аляску и Гавайи, но исключая Пуэрто-Рико и Виргинские острова) и, с другой стороны, географическими зонами, определяемыми группами маршрутов 6, 7 и 8 (Европа/Ближний Восток/Африка).

12. Центральная Атлантика (MA)

Эта группа включает маршруты между, с одной стороны, входными пунктами географических зон, входящих в группу маршрутов 2 (Центральная Америка и бассейн Карибского моря) и/или входными пунктами в следующие государства Южной Америки: Боливию, Колумбию (включая острова Сан-Андрес), Эквадор, Французскую Гвиану, Гайану, Перу, Суринам и Венесуэлу, - и, с другой стороны, географическими зонами, входящими в группу маршрутов 6, 7 и 8 (Европа/Ближний Восток/Африка).

13. Южная Атлантика (SA)

Эта группа включает маршруты между, с одной стороны, входными пунктами в следующие государства Южной Америки: Аргентину, Бразилию, Чили, Фолклендские (Мальвинские) острова, Парагвай и Уругвай, и, с другой стороны, географическими зонами, входящими в группу маршрутов 6, 7 и 8 (Европа/Ближний Восток/Африка).

14. Маршруты в Азии/бассейне Тихого океана (LAP)

Эта группа включает маршруты между:
В Азии: Афганистаном, Бангладеш, Брунеем-Даруссаламом, Бутаном, Вьетнамом, Гонконгом (ОАР), Индией, Индонезией, Казахстаном, Камбоджей, Китаем, Корейской Народно-Демократической Республикой, Кыргызстаном, Лаосской Народно-Демократической Республикой, Макао, Малайзией, Мальдивами, Монголией, Мьянмой, Непалом, Пакистаном, Республикой Корея, Российской Федерацией (к востоку от Уральских гор), Сингапуром, Таджикистаном, Таиландом, Тайванем (провинция Китая), Туркменистаном, Узбекистаном, Филиппинами, Шри-Ланкой и Японией.

В юго-западной части Тихого океана: Австралией, Вануату, группой малых тихоокеанских островов Соединенных Штатов Америки, Гуамом, Кирибати, Кокосовыми островами (Килинг), Маршалловыми Островами, Микронезией, Науру, Ниуэ, Новой Зеландией, Новой Каледонией, Островами Кука, островами Уоллис и Футуна, островом Норфолк, островом Рождества, Палау, Папуа-Новой Гвинеей и всеми другими островами в Тихом океане, включая Американское Самоа, Питкерн, Самоа, Северные Марианские острова, Соломоновы Острова, Токелау, Тонга, Тувалу, Фиджи, Французскую Полинезию, или в их пределах.

15. Маршруты между Европой/Ближним Востоком/Африкой и Азией/бассейном Тихого океана (EMAAP)

Эта группа включает маршруты между, с одной стороны, географическими зонами, входящими в группу маршрутов 6, 7 и 8 (Европа/Ближний Восток/Африка) и, с другой стороны, зоной, входящей в группу маршрутов 14 (местные в Азии/Тихом океане).

16. Северный и центральный районы Тихого океана (PN)

Эта группа включает маршруты, проходящие через северный и центральный районы Тихого океана между, с одной стороны, пунктами в Америке, входящими в группы маршрутов 2 (Центральная Америка и бассейн Карибского моря), 3 (Бермудские острова, Канада и Соединенные Штаты Америки) и 5 (местные в Южной Америке), и, с другой стороны, географической зоной, входящей в группу маршрутов 14 (местные в Азии/Тихом океане), за исключением юго-восточной части Тихого океана.

17. Южный район Тихого океана (PS)

Эта группа включает маршруты, проходящие через южную часть Тихого океана между, с одной стороны, пунктами в Америке, входящими в группы маршрутов 2 (Центральная Америка и бассейн Карибского моря), 3 (Бер-мудские острова, Канада и Соединенные Штаты Америки) и 5 (местные в Южной Америке), и, с другой стороны, зоной, входящей в группу маршрутов 14 юго-западной части Тихого океана (местные в Азии/Тихом океане).

II. Государства, представившие ответы на вопросники

За 2004 год

Договаривающиеся государства или группы государств, которые представили ответы на вопросники о доходах и расходах авиаперевозчиков, направленные письмом государствам ЕС 2/20.3.2-05/75 от 27 июня 2005 года:

Австралия, Австрия, Азербайджан, Аргентина, Армения, Бельгия, Ботсвана, Бразилия, Буркина-Фасо, Венгрия, Венесуэла, Германия, Государства Залива¹, Греция, Египет, Израиль, Ирландия, Испания, Италия, Йемен, Катар, Кипр, Китай, Коста-Рика, Кувейт, Литва, Маврикий, Мадагаскар, Малайзия, Мальта, Мексика, Молдова, Норвегия, Оман, Пакистан, Перу, Польша, Португалия, Республика Корея, Российская Федерация, Румыния, Сербия/Черногория, Сингапур, Скандинавия², Словения, Соединенное Королевство, Соединенные Штаты Америки, Таиланд, Турция, Украина, Фиджи, Филиппины, Финляндия, Франция, Хорватия, Чешская Республика, Чили, Швейцария, Шри-Ланка, Эквадор, Эфиопия, Ямайка и Япония.

За 2005 год

Договаривающиеся государства или группы государств, которые представили ответы на вопросники о доходах и расходах авиаперевозчиков, направленные письмом государствам ЕС 2/20.3.2-06/75 от 29 сентября 2006 года:

Австралия, Австрия, Азербайджан, Аргентина, Бельгия, Бразилия, Буркина-Фасо, Венгрия, Венесуэла, Германия, Государства Залива¹, Греция, Израиль, Ирландия, Испания, Италия, Китай, Коста-Рика, Кувейт, Ливан, Литва, Маврикий, Мадагаскар, Малайзия, Мексика, Молдова, Мьянма, Новая Зеландия, Объединенная Республика Танзания, Пакистан, Парагвай, Перу, Польша, Португалия, Республика Корея, Российская Федерация, Румыния, Сербия и Черногория, Сингапур, Скандинавия², Словения, Соединенное Королевство, Соединенные Штаты Америки, Таиланд, Турция, Узбекистан, Украина, Фиджи, Филиппины, Финляндия, Франция, Хорватия, Чешская Республика, Чили, Швейцария, Шри-Ланка, Эквадор, Ямайка и Япония.

— КОНЕЦ —

1. Ответ представлен авиакомпанией "Галф эр", являющейся международной авиакомпанией Бахрейна, Катара, Объединенных Арабских Эмиратов и Омана.
2. Ответ представлен авиакомпанией "САС", являющейся международной авиакомпанией Дании, Норвегии и Швеции.

