

Cir 332
AT/191



Региональные различия в эксплуатационных экономических показателях международных авиакомпаний: 2008 и 2009 годы

Утверждено Генеральным секретарем
и опубликовано с его санкции

Международная организация гражданской авиации

**Cir 332
AT/191**



Региональные различия в эксплуатационных экономических показателях международных авиакомпаний: 2008 и 2009 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 332. Региональные различия в эксплуатационных экономических
показателях международных авиакомпаний: 2008 и 2009 годы**

Номер заказа: Cir332

ISBN 978-92-9249-208-3

© ИКАО, 2013

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 2009 год с результатами 2007 года	12
Различия в соотношениях доходов и расходов между группами авиакомпаний	17
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	25
Коэффициент загрузки	25
Другие причины региональных различий в себестоимости	25
Краткая сводка причин региональных различий в себестоимости	27
Добавление 1. Источники и полнота данных	31
Источники данных.....	31
Полнота данных	31
Добавление 2. Метод анализа и пределы погрешности	37
Метод анализа.....	37
Пределы погрешности	40
Добавление 3. Вопросники о доходах и расходах	43
I. Факсимиле вопросников и дополнений	45
II. Государства, представившие ответы на вопросники	51

Глава 1

ВВЕДЕНИЕ

1.1 Настоящий циркуляр подготовлен в соответствии с добавлением G к резолюции A37-20 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: 2008 и 2009 годы*" заменяет исследование за 2006 и 2007 годы, опубликованное в 2010 году (циркуляр 327-АТ/189), и пять предыдущих исследований за 1992–2005 годы. 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, хотя сбор и анализ данных по-прежнему проводится на ежегодной основе. Настоящий циркуляр охватывает 2008 и 2009 годы, и в нем содержатся сравнения с 2007 годом – последним годом, за который имелись данные, включенные в циркуляр 327-АТ/189.

1.2 Удельные доходы от пассажирских, грузовых и почтовых регулярных перевозок по 17 группам международных маршрутов, охватывающим все международные авиалинии, представлены в главе 2. 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 изложены в главе 4. В главах 2 и 3 результаты за 2009 год сравниваются с результатами за 2007 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. Вопросники и информация об ответах приводятся в добавлении 3.

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

Глава 2

УРОВНИ ДОХОДНЫХ СТАВОК

Пассажирские перевозки

2.1 Оценочные данные о средних удельных доходах от регулярных пассажирских перевозок по группам маршрутов в 2008 и 2009 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 2008 и 2009 годы. Эти данные считаются репрезентативными для всех авиакомпаний, выполняющих полеты в рамках данной группы маршрутов, и также включают оценочные показатели по авиакомпаниям, которые не предоставляют сведения. Данные представлены без различий по классу обслуживания или типу тарифа. Таким образом, они являются общими взвешенными средними для всех индивидуальных линий в каждой группе маршрутов и для всех типов тарифов. Общий средний доход (за исключением сопутствующих доходов) был оценен в 9,91 цента в 2008 году и 8,79 цента в 2009 году. Однако средние данные по группам маршрутов варьируются от верхнего предела в 15,0 цента на маршрутах внутри Африки до нижнего предела в 7,5 цента на маршрутах через северную/центральную части Тихого океана в 2008 году и от верхнего предела в 13,5 цента до нижнего предела в 6,6 цента в рамках тех же групп маршрутов в 2009 году. В связи с неполнотой представленных сведений три группы маршрутов – между Центральной Америкой и Карибским бассейном и внутри этого региона, внутри Южной Америки и внутри Ближнего Востока – не включены в данный анализ. Однако оценки по ним включены в общемировые сведения за оба года.

2.3 В мире в целом средний оценочный доход при регулярных перевозках, составлявший в 2009 году 8,79 цента, снизился по сравнению с уровнем 2007 года примерно на 8 %. Сравнительные данные по группам маршрутов в период между 2007 по 2009 годом имеются в отношении 14 отдельных групп маршрутов. По всем группам маршрутов, за исключением одного (между Северной Америкой и Центральной Америкой/Карибским бассейном), зарегистрировано снижение дохода, которое колеблется в пределах от 13 % на маршрутах через Северную Атлантику до почти 2 % на маршрутах между Северной Америкой/Центральной Америкой/Карибским бассейном и Южной Америкой (рис. 2-1).

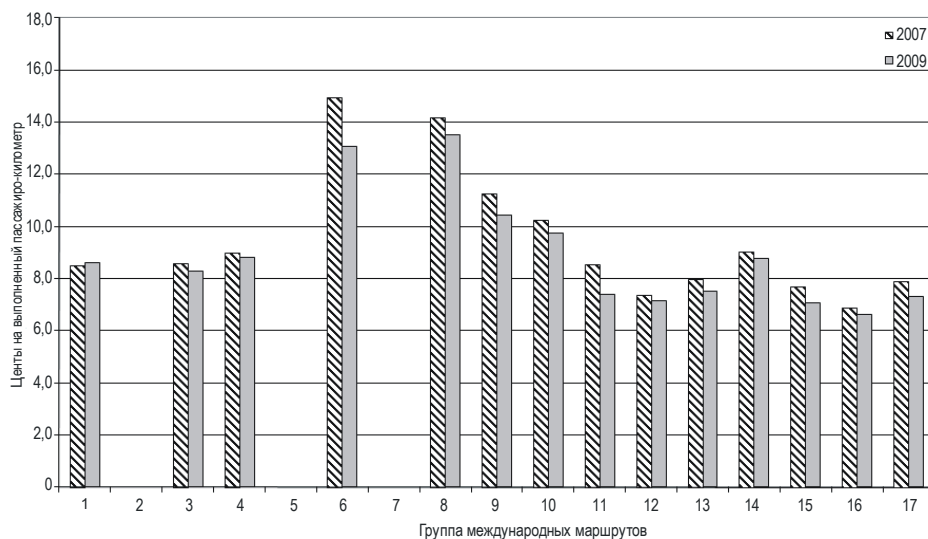
2.4 Наблюдаемые с 2007 по 2009 год изменения доходных ставок отражают укрепление доллара США (главным образом в 2008 году) по отношению к большинству других валют мира, особенно валют стран Европы и Азии/бассейна Тихого океана. Относительные изменения в период между 2007 и 2009 годом были бы во многих случаях существенно меньше, если бы они были выражены в национальных валютах стран соответствующих авиакомпаний. Краткая оценка этого эффекта приведена 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, совокупно представленных в каждой группе маршрутов. Показатели отдельных авиакомпаний могут существенно отклоняться от этих средних цифр. Для пассажирских перевозок колебания доходных ставок по каждой группе маршрутов в 2008 и 2009 годах показаны соответственно в таблицах 2-2 и 2-3. В нескольких группах маршрутов доходные ставки отдельных авиакомпаний не отличаются существенно от средних цифр по группе маршрутов (например, для маршрутов между Северной Америкой и Центральной Америкой/Карибским бассейном, 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: 2008 и 2009 гг.

Группа маршрутов ²	Доход (в центах) на пассажиро-километр ³		Коэффициент занятости кресел (в процентных пунктах)	
	(1)		(2)	
	2008	2009	2008	2009
1. Между Северной и Центральной Америкой/ Карибским бассейном	9,4	8,6	77	78
2. Между Центральной Америкой и Карибским бассейном и внутри этих регионов	—	—	—	—
3. Между Канадой, Мексикой и США	9,2	8,3	76	75
4. Между Северной Америкой/Центральной Америкой/ Карибским бассейном и Южной Америкой	9,6	8,8	76	75
5. В Южной Америке	—	—	—	—
6. В Европе	14,8	13,1	73	73
7. На Ближнем Востоке	—	—	—	—
8. В Африке	15,0	13,5	61	62
9. Между Европой и Ближним Востоком	12,0	10,4	73	70
10. Между Европой/Ближним Востоком и Африкой	10,6	9,7	73	73
11. Северная Атлантика	8,7	7,4	79	80
12. Центральная Атлантика	7,8	7,2	82	81
13. Южная Атлантика	8,4	7,5	80	79
14. В Азии/бассейне Тихого океана	9,8	8,8	70	72
15. Между Европой/Ближним Востоком/Африкой и Азией/бассейном Тихого океана	8,1	7,1	77	77
16. Северная и центральная части Тихого океана	7,5	6,6	79	79
17. Южная часть Тихого океана	7,9	7,3	76	78

1. Данные о регулярных перевозках, в тех случаях, когда они представлены, рассматриваются как репрезентативные для всех авиакомпаний, выполняющих перевозки в рамках данной группы маршрутов. Степень репрезентативности этих данных анализируется в добавлении 1, а пределы погрешности, которые необходимо иметь в виду, оцениваются в добавлении 2. В отношении маршрутов между Центральной Америкой и Карибским бассейном и внутри этих регионов, а также маршрутов в Южной Америке и на Ближнем Востоке полнота данных оказалась недостаточной для их отдельного представления, но эти данные были включены в среднемировые 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 сопутствующие эксплуатационные доходы, которые могут быть отнесены к международным пассажирским перевозкам. По отдельным группам маршрутов эти не включенные сопутствующие эксплуатационные доходы могут составить дополнительно 7 % и 8 % соответственно в 2008 и 2009 годах сверх указанных средних доходов.



- | | | |
|-------------------------------------------|----------------------------|------------------------------------------------|
| 1. Северная Америка – Центральная Америка | 7. Ближний Восток | 13. Южная Атлантика |
| 2. Центральная Америка/Карибский бассейн | 8. Африка | 14. Азия/бассейн Тихого океана |
| 3. Северная Америка | 9. Европа – Ближний Восток | 15. Европа – Азия/бассейн Тихого океана |
| 4. Северная – Южная Америка | 10. Европа – Африка | 16. Северная и 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: 2007 и 2009 гг.

Таблица 2-2. Колебания доходных ставок регулярных пассажирских перевозок авиакомпаний в 2008 году

Группа маршрутов (краткое название)	Средний доход (в центах) на пасс.-км (для всех авиакомпаний из таблицы 2-1)	Количество авиакомпаний, охватенных 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 более	
			Количество авиакомпаний																								
1. Северная Америка – Центральная Америка	9,4	8	1	0	0	1	1	4	1																		
2. Центральная Америка/ Карибский бассейн	—	—																									
3. Северная Америка	9,2	9				2	0	6	1																		
4. Северная Америка – Южная Америка	9,6	8	1	0	0	0	1	2	2	1	1																
5. Южная Америка	—	—																									
6. Европа	14,8	37	1	2	0	1	0	1	2	0	3	3	1	2	3	1	5	1	3	1	1	1	1	1	1	4 ¹	
7. Ближний Восток	—	—																									
8. Африка	15,0	5							1	2	0	0	1	0	0	0	1										
9. Европа – Ближний Восток	12,0	23				1	2	3	1	4	3	3	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	1 ²	
10. Европа – Африка	10,6	22			2	1	0	0	5	2	2	2	2	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1 ³	
11. Северная Атлантика	8,7	26			2	3	9	7	3	2																	
12. Центральная Атлантика	7,8	9	1	0	0	1	1	2	1	1	2																
13. Южная Атлантика	8,4	10				1	0	2	3	2	1	0	1														
14. Азия/Тихий океан	9,8	23				4	2	3	5	2	4	1	0	1	1												
15. Европа – Азия/Тихий океан	8,1	34				4	8	3	7	5	4	1	1	1													
16. Северная/центральная части Тихого океана	7,5	18				2	3	1	5	5	0	1	0	1													
17. Южная часть Тихого океана	7,9	4				1	1	1	1	1																	

1. В пределах 25-26 (1), 28-29 (1), 30-31 (1) и 35-36 (1).

2. В пределах 25-25 (1).

3. В пределах 30-31 (1).

Таблица 2-3. Колебания доходных ставок регулярных пассажирских перевозок авиакомпаний в 2009 году

Группа маршрутов (краткое название)	Средний доход (в центах) на пасс.-км (для всех авиакомпаний, охваченных из таблицы 2-1) Количество авиакомпаний, 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	
1. Северная Америка – Центральная Америка	8,6	7	1	3	2	1																				
2. Центральная Америка/ Карибский бассейн	—	—																								
3. Северная Америка	8,3	8	2	5	1																					
4. Северная Америка – Южная Америка	8,8	11	2	2	2	2	1																			
5. Южная Америка	—	—																								
6. Европа	13,1	36	3	0	2	0	4	2	4	6	2	2	2	2	0	2	1	1	0	1	0	1	0	1	1 ¹	
7. Ближний Восток	—	—																								
8. Африка	13,5	6	1	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	
9. Европа – Ближний Восток	10,4	22	3	5	2	2	4	2	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1 ²	
10. Европа – Африка	9,7	21	3	1	2	2	6	1	0	1	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	
11. Северная Атлантика	7,4	25	1	1	3	11	5	4																		
12. Центральная Атлантика	7,2	9	3	2	3	0	0	0	1																	
13. Южная Атлантика	7,5	11	2	2	2	4	1																			
14. Азия/Тихий океан	8,8	24	2	2	2	5	8	1	2	2																
15. Европа – Азия/Тихий океан	7,1	36	2	3	6	10	5	4	2	2	1	1														
16. Северная/Центральная части Тихого океана	6,6	19	4	2	9	3	0	0	1																	
17. Южная часть Тихого океана	7,3	6	1	2	1	2																				

1. В пределах 26 – 27.

2. В пределах 28 – 29.

Грузовые и почтовые перевозки

2.6 Средние доходные ставки при перевозках груза и почты в 2008 и 2009 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 объясняется тем, что объем имеющихся данных ограничен и зависит от уровня отчетности авиаперевозчиков, 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 или грузовыми воздушными судами). Средние показатели по группам маршрутов колеблются от верхнего предела 79,9 цента на маршрутах внутри Европы до нижнего предела 23,3 цента на маршрутах через Северную Атлантику в 2008 году и от 66,3 цента до 17,5 цента в рамках тех же групп маршрутов в 2009 году. При сравнении данных 2007 и 2009 годов наблюдалось снижение доходных ставок в 12 группах маршрутов, а в 3 отмечено их повышение (по двум группам маршрутов данные отсутствуют).

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 грузоплощадью, 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.

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 77,1 цента на маршрутах внутри Африки до 27,9 цента на маршрутах над Северной Атлантикой в 2008 году и от 62,4 цента на маршрутах внутри Европы до 23,2 цента на маршрутах между Европой/Ближним Востоком/Африкой и Азией/бассейном Тихого океана в 2009 году. В период с 2007 по 2009 год удельные доходы от почтовых перевозок повысились в 4 из 13 групп маршрутов, по которым имеются данные, и снизились в оставшихся 9 группах маршрутов. Доходные ставки почтовых перевозок в целом все еще несколько выше, чем удельные доходы от грузовых перевозок на большинстве маршрутов, по которым имеются данные.

2.10 Колебания в доходах отдельных авиакомпаний на тонно-километр грузовых перевозок в регулярном сообщении по каждой группе маршрутов за 2008 и 2009 годы показаны соответственно в таблицах 2-5 и 2-6. Для нескольких групп маршрутов удельные доходы отдельных авиакомпаний не отличаются существенно от средних показателей всей группы маршрутов (например, на маршрутах через Северную, Центральную и Южную Атлантику). Однако, как и при пассажирских перевозках, в большинстве групп маршрутов доходные ставки авиакомпаний существенно различаются.

Таблица 2-4. Средние представленные авиакомпаниями доходные ставки регулярных грузовых и почтовых перевозок по группам международных маршрутов: 2008 и 2009 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		Грузовые воздушные суда		Всего	
	(1)		(2)		(3)		(4)	
	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009
1. Северная Америка – Центральная Америка	36,1	23,6	36,1	23,6	—	—	32,4	27,6
2. Центральная Америка/ Карибский бассейн	—	—	—	—	—	—	—	—
3. Северная Америка	45,5	29,3	45,5	29,3	—	—	57,0	53,8
4. Северная Америка – Южная Америка	47,5	34,7	47,5	34,7	—	—	33,8	33,0
5. Южная Америка	48,8	46,1	48,8	46,1	—	—	—	26,8
6. Европа	79,9	66,3	78,1	65,2	89,2	72,2	69,5	62,4
7. Ближний Восток	32,6	—	32,6	—	—	—	—	—
8. Африка	54,2	43,9	49,7	43,9	84,2	—	77,1	54,7
9. Европа – Ближний Восток	26,9	24,0	26,9	21,8	—	41,3	34,1	46,4
10. Европа – Африка	30,6	26,8	30,6	25,2	—	73,1	42,8	37,7
11. Северная Атлантика	23,3	17,5	23,3	17,5	—	—	27,9	27,8
12. Центральная Атлантика	31,6	24,7	31,6	24,7	—	—	36,1	—
13. Южная Атлантика	30,3	23,8	30,3	23,8	—	—	31,1	31,4
14. Азия/Тихий океан	44,8	33,0	42,9	34,7	48,7	29,4	43,0	34,1
15. Европа – Азия/Тихий океан	26,4	20,8	25,5	20,6	28,0	21,1	30,1	23,2
16. Северная/центральная части Тихого океана	24,6	19,7	24,3	19,9	24,8	19,6	36,3	34,7
17. Южная часть Тихого океана	28,2	20,8	28,2	20,8	—	—	33,8	43,6

1. Данные приведены только по перевозчикам, представившим содержательные сведения, и только в тех случаях, когда они получены от двух или более перевозчиков. Степень репрезентативности этих данных рассматривается в добавлении 1.

Таблица 2-5. Колебания доходных ставок регулярных грузовых перевозок авиакомпаний в 2008 году

Группа маршрутов (краткое название)	Средний доход (в центах) на тонно-км (для всех авиакомпаний из таблицы 2-4)	Количество авиаком- паний, охваченных анализом	Доход (в центах) на тонно-километр для отдельных авиакомпаний																	160 и более
			0-	10-	20-	30-	40-	50-	60-	70-	80-	90-	100-	110-	120-	130-	140-	150-		
			10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	120	130	140	150	160		
Количество авиакомпаний																				
1. Северная Америка – Центральная Америка	36,1	6		4	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	
2. Центральная Америка/Карибский бассейн	—	—																		
3. Северная Америка	45,5	7	1	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	
4. Северная Америка – Южная Америка	47,5	9	5	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	
5. Южная Америка	48,8	2				1	0	1												
6. Европа	79,9	26	1	2	2	0	3	2	1	3	1	1	0	1	0	1	1	4	4 ¹	
7. Ближний Восток	32,6	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
8. Африка	54,2	4				2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	
9. Европа – Ближний Восток	26,9	20	1	5	2	3	1	3	2	0	0	1	0	1	0	1	0	0	1 ²	
10. Европа – Африка	30,6	20	2	4	4	3	2	1	2	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	
11. Северная Атлантика	23,3	26	1	7	10	7	0	1												
12. Центральная Атлантика	31,6	9	1	1	3	3	1													
13. Южная Атлантика	30,3	10	2	6	1	0	1													
14. Азия/Тихий океан	44,8	24	1	2	4	3	7	3	3	1										
15. Европа – Азия/Тихий океан	26,4	35	4	21	4	4	0	2												
16. Северная/Центральная части Тихого океана	24,6	19	1	3	11	4														
17. Южная часть Тихого океан	28,2	4		3	0	0	1													

1. В пределах 160-170 (1), 240-250 (1), 250-260 (1) и 380-390 (1).
 2. В пределах 360-370 (1).

Таблица 2-6. Колебания доходных ставок регулярных грузовых перевозок авиакомпаний в 2009 году

Группа маршрутов (краткое название)	Средний доход (в центах) на тонно-км (для всех авиакомпаний из таблицы 2-4)	Количество авиаком- паний, охваченных анализом	Доход (в центах) на тонно-километр для отдельных авиакомпаний																	160- и более
			0-	10-	20-	30-	40-	50-	60-	70-	80-	90-	100-	110-	120-	130-	140-	150-		
			10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	120	130	140	150	160		
Количество авиакомпаний																				
1. Северная Америка – Центральная Америка	23,6	4		1	3															
2. Центральная Америка/Карибский бассейн	—	—																		
3. Северная Америка	29,3	6		3	2	1														
4. Северная Америка – Южная Америка	34,7	9	1	1	6	0	1													
5. Южная Америка	46,1	5	1	0	0	1	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1 ¹	
6. Европа	66,3	22		2	2	3	1	2	1	1	1	1	1	2	0	1	0	0	4 ²	
7. Ближний Восток	—	—																		
8. Африка	43,9	4			1	2	1													
9. Европа – Ближний Восток	24,0	20	3	6	2	2	3	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	2 ³	
10. Европа – Африка	26,8	17	4	5	3	1	1	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1 ⁴	
11. Северная Атлантика	17,5	25	1	14	8	1	1													
12. Центральная Атлантика	24,7	8	1	7																
13. Южная Атлантика	23,8	11	4	7																
14. Азия/Тихий океан	33,0	24	2	5	5	3	7	0	0	1	0	1								
15. Европа – Азия/Тихий океан	20,8	36	1	8	21	4	0	1	0	0	0	0	0	1						
16. Северная/центральная части Тихого океана	19,7	21	1	8	9	1	1	0	1											
17. Южная часть Тихого океан	20,8	6	1	2	0	2	0	1												

1. В пределах 210-220.
2. В пределах 160-170 (1), 170-180 (1), 260-270 (1) и 290-300 (1).
3. В пределах 170-180 (1) и 200-210 (1).
4. В пределах 165-170.

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 2008 и 2009 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 14 маршрутов в южной части Тихого океана до 198 в Европе в 2008 году, и от 15 до 190 в тех же самых группах маршрутов в 2009 году. Следует отметить, что из данного исследования исключены перевозки этих авиакомпаний, осуществляемые на винтовых воздушных судах, а также перевозки примерно 110 небольших международных авиакомпаний, которые в 2008 и 2009 годах эксплуатировали только винтовые воздушные суда. В целом эти перевозки винтовыми воздушными судами составили примерно 0,4 % от мирового объема международных кресло-километров как в 2008, так и в 2009 году с их наиболее высокой долей в любой отдельной группе маршрутов на уровне 20 и 16 % внутри Центральной Америки/Карибского бассейна соответственно в 2008 и 2009 годах и на уровне примерно 3 % в Африке как в 2008, так и в 2009 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 общемировую 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 учитывают 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 2008 и 2009 годы показывает, что в целом по международным маршрутам соответствующие сопутствующие доходы, не включенные в таблицу 3-1, могли составить примерно 0,40 и 0,38 цента на пассажиро-километр соответственно в 2008 и в 2009 году. Если бы эти соответствующие сопутствующие доходы были добавлены к оценочной среднемировой себестоимости, то они увеличили бы ее с 9,91 до 10,31 цента на пассажиро-километр в 2008 году и с 8,79 до 9,17 цента на пассажиро-километр в 2009 году, что составляет около 4 % за каждый год. В отдельных группах маршрутов сопутствующие эксплуатационные доходы, связанные с пассажирскими перевозками, могут составлять дополнительно около

7 и 8% сверх средних доходов в 2008 и 2009 году соответственно. 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 2008 и 2009 годах соответственно 10,55 и 9,37 цента (колонка 7) (способ определения расходов, связанных с пассажирскими перевозками, указан в п. 10 добавления 2). Для индивидуальных групп маршрутов показатели находились в пределах от 15,7 цента на маршрутах внутри Европы до 8,6 цента на маршрутах через Тихий океан и Центральную Атлантику в 2008 году и от 14,2 цента на маршрутах внутри Европы до 7,2 цента на маршрутах через северную/центральную часть Тихого океана в 2009 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 эти перевозки (колонка 8) в целом по международным маршрутам оценивается в 0,94 как в 2008, так и в 2009 году с разбросом по отдельным группам маршрутов от 0,80 до 1,10 в 2008 году и от 0,75 до 1,05 в 2009 году. С учетом соответствующих сопутствующих доходов, связанных с международными пассажирскими перевозками, и пределов погрешностей при оценке доходов и расходов (рассматриваются в добавлении 2) отношение доходы/расходы для всех международных пассажирских перевозок оценено как находящееся между 0,91 и 0,97 в 2008 году и между 0,90 и 0,98 в 2009 году.

3.7 Составляющие полной себестоимости пассажирских перевозок представлены в таблице 3-2. В основном они подразделяются 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 погрешностей, 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 2008 и 2009 годы приведены в таблице 3-3. В большинстве групп маршрутов эти соотношения у различных авиакомпаний в значительной степени отличаются, и поэтому среднее соотношение доходов/расходов не отражает в полной мере экономические показатели перевозок. Соотношение доходов/расходов отдельных перевозчиков составляло от менее 0,7 до более 1,3 по 2 из 14 групп маршрутов, проанализированных в 2008 году, и по 3 из 14 групп маршрутов, проанализированных в 2009 году, а соотношение от 0,7 до 1,3 было отмечено в 7 группах маршрутов как в 2008, так и 2009 году.

Сравнение итогов за 2009 год с результатами 2007 года

3.9 В целом сравнение данных 2009 года с соответствующими данными за 2007 год указывает на снижение приблизительно на 0,5 % оценочной пассажирской себестоимости располагаемого кресло-километра с 7,11 до 7,07 цента. Поскольку среднемировой коэффициент загрузки, составивший 75,4 % в 2009 году, снизился почти на 1 % по сравнению с 2007 годом, себестоимость пассажиро-километра возросла примерно на 0,8 %, с 9,30 до 9,37 цента (см. колонку 7 таблицы 3-1). Удельные доходы (без сопутствующих эксплуатационных доходов) снизились на 7,6 %, с 9,51 цента на пассажиро-километр в 2007 году до 8,79 цента в 2009 году (см. колонку 6 таблицы 3-1). В итоге общее соотношение доходов/расходов уменьшилось с 1,02 в 2007 году до 0,94 в 2009 году.

Таблица 3-1. Основные эксплуатационные данные и финансовые итоги регулярных пассажирских перевозок по группам международных маршрутов: 2008 и 2009 г.г.¹

Группа маршрутов (краткое название)	Эксплуатационные данные										Финансовые итоги ²						
	Количество авиалиний		Процентная доля международных перевозок (располог. кресло-км)		Средняя протяж. беспосадочных этапов полетов (км)		Среднее кол-во кресел на воздушн. судно ³		Средний коэфф.ц. пассаж. загрузки (процентные пункты)		Средний доход (центы) на пассаж.-км ⁴		Средний доход (центы) на пассаж.-км		Соотношение доходов/расходов ^{4,5}		
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	
	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009	
I. Все международные маршруты	542	528	100	100	2 147	2 155	215	216	75	75	9,91	8,79	10,55	9,37	0,94	0,94	
II. Группы международных маршрутов																	
1. Северная Америка – Центральная Америка	39	34	2	2	1 908	1 919	160	156	77	78	9,4	8,6	10,3	9,4	0,90	0,90	
2. Центральная Америка/Карибский бассейн	20	21	0	0	1 069	1 051	125	120	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3. Северная Америка	55	51	3	3	1 496	1 502	114	114	76	75	9,2	8,3	11,7	10,7	0,80	0,75	
4. Северная Америка – Южная Америка	42	39	3	3	3 248	3 273	192	191	76	75	9,6	8,8	9,4	8,6	1,00	1,05	
5. Южная Америка	27	28	1	1	1 400	1 417	158	160	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6. Европа	198	190	16	15	1 111	1 121	141	143	73	73	14,8	13,1	15,7	14,2	0,95	0,90	
7. Ближний Восток	30	35	1	1	905	940	181	178	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8. Африка	68	68	1	1	1 458	1 510	147	149	61	62	15,0	13,5	15,3	13,2	1,00	1,00	
9. Европа – Ближний Восток	92	105	4	4	3 277	3 246	233	234	73	70	12,0	10,4	10,8	9,9	1,10	1,05	
10. Европа – Африка	157	158	6	6	2 760	2 688	223	222	73	73	10,6	9,7	10,7	9,7	1,00	1,00	
11. Северная Атлантика	76	67	16	16	5 929	6 013	251	253	79	80	8,7	7,4	9,3	7,9	0,95	0,95	
12. Центральная Атлантика	46	46	3	3	6 551	6 650	289	290	82	81	7,8	7,2	8,6	7,9	0,90	0,90	
13. Южная Атлантика	31	28	2	2	7 853	8 174	277	285	80	79	8,4	7,5	9,0	7,9	0,90	0,95	
14. Азия/Тихий океан	131	134	14	14	2 055	2 020	238	233	70	72	9,8	8,8	10,1	9,0	0,95	1,00	
15. Европа – Азия/Тихий океан	146	151	18	19	4 977	4 892	281	280	77	77	8,1	7,1	8,9	8,0	0,90	0,90	
16. Северная/центральная части Тихого океана	33	28	9	8	7 796	7 688	308	307	79	79	7,5	6,6	8,6	7,2	0,90	0,90	
17. Южная часть Тихого океана	14	15	2	2	7 225	7 571	318	325	76	78	7,9	7,3	8,6	7,4	0,90	1,00	

- Исключая эксплуатационные и финансовые данные, относящиеся к винтовым воздушным судам.
- Пределы погрешности, которые следует учитывать в отношении этих итоговых данных, рассматриваются в добавлении 2. В отношении маршрутов между Центральной Америкой и Карибским бассейном и внутри этих регионов, в Южной Америке и на Ближнем Востоке репрезентативность данных оказалась недостаточной для их отдельного представления, однако эти данные включены в средние показатели.
- Определяется путем деления располагаемых кресло-километров на выполненные самолето-километры.
- Эти данные, как правило, не включают сопутствующие эксплуатационные доходы. Для всех международных маршрутов та часть дополнительного дохода, которая может быть отнесена к международным пассажирским перевозкам, оценивается примерно на уровне 0,40 и 0,38 цента на пассажиро-километр в 2008 и 2009 годах соответственно. По отдельным группам маршрутов она может составлять дополнительно до 7 и 8 % сверх указанных средних доходов в 2008 и 2009 годах соответственно.
- Округлено до ближайших пяти сотых по отдельным группам маршрутов.

Таблица 3-2. Оценочная себестоимость пассажирских перевозок¹ по статьям расходов на пассажиро-километр: 2008 и 2009 гг.

Группа маршрутов (краткое название)	Летные эксплуатационные расходы				Другие эксплуатационные расходы															
	Общие эксплуатационные расходы (см. табл. 3-1) (сумма колонок 1-9)		Летные эксплуатационные расходы, включая топливо и масло ²		Сборы за посадку и обслуживание аэропортовых сборы			Сборы за использование аэронавигационного оборудования		Расходы в аэропорту		Обслуживание пассажиров		Комиссионные расходы		Продажа, коммерческие и рекламные расходы		Общие, административные и прочие расходы		
	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009
I. Все международные маршруты																				
Центры	10,55	9,37	2,64	2,70	3,50	2,43	0,37	0,37	0,36	0,36	0,89	0,86	1,23	1,25	0,36	0,32	0,52	0,48	0,68	0,60
% от общих расходов	100,0	100,0	25,0	28,8	33,2	25,9	3,5	3,9	3,4	3,8	8,4	9,2	11,7	13,3	3,4	3,4	4,9	5,1	6,4	6,4
II. Группы международных маршрутов																				
1. Северная Америка – Центральная Америка/Карибский бассейн	10,3	9,4	2,6	2,8	3,5	2,4	0,3	0,3	0,1	0,1	1,3	1,4	1,0	1,0	0,3	0,3	0,6	0,5	0,8	0,8
2. Северная Америка – Южная Америка	11,7	10,7	3,6	3,8	3,5	2,4	0,2	0,3	0,1	0,1	1,6	1,7	1,0	1,1	0,3	0,3	0,5	0,5	0,9	0,7
3. Северная Америка – Южная Америка	9,4	8,6	2,3	2,5	3,3	2,4	0,2	0,2	0,2	0,2	0,6	0,7	0,9	0,9	0,4	0,4	0,6	0,5	0,9	0,8
4. Южная Америка	15,7	14,2	4,2	4,2	3,9	2,7	1,0	1,0	0,9	0,9	1,9	1,8	1,8	1,8	0,4	0,4	0,8	0,8	—	—
5. Ближний Восток	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6. Африка	15,3	13,2	3,9	3,8	5,3	3,7	0,6	0,5	0,6	0,7	0,9	0,8	1,6	1,6	0,8	0,7	0,8	0,7	0,9	0,7
7. Европа – Ближний Восток	10,8	9,9	2,8	2,8	3,1	2,4	0,3	0,4	0,5	0,5	1,0	0,9	1,2	1,3	0,6	0,5	0,5	0,5	0,8	0,7
8. Европа – Африка	10,7	9,7	2,8	2,7	3,3	2,5	0,3	0,3	0,5	0,5	0,7	0,8	1,3	1,4	0,4	0,4	0,5	0,5	1,0	0,7
9. Северная Атлантика	9,3	7,9	2,1	2,1	3,3	2,3	0,2	0,2	0,2	0,2	0,7	0,7	1,1	1,1	0,2	0,2	0,4	0,4	1,1	0,8
10. Центральная Атлантика	8,6	7,9	2,1	2,1	3,1	2,3	0,2	0,2	0,3	0,3	0,4	0,4	1,3	1,3	0,2	0,2	0,4	0,4	0,7	0,7
11. Южная Атлантика	9,0	7,9	2,2	2,2	3,5	2,5	0,1	0,1	0,5	0,4	0,4	0,4	1,0	1,1	0,4	0,3	0,4	0,4	0,5	0,5
12. Азия/Тихий океан	10,1	9,0	2,7	2,8	3,6	2,3	0,4	0,4	0,2	0,2	0,9	1,0	1,3	1,3	0,4	0,4	0,6	0,5	0,1	0,2
13. Европа – Азия/Тихий океан	8,9	8,0	2,1	2,2	3,3	2,4	0,2	0,2	0,4	0,4	0,5	0,4	1,1	1,2	0,3	0,3	0,4	0,4	0,6	0,6
14. Северная/Центральная части Тихого океана	8,6	7,2	1,9	2,0	3,6	2,3	0,2	0,2	0,1	0,1	0,5	0,5	1,0	1,0	0,3	0,2	0,4	0,4	0,7	0,7
15. Южная часть Тихого океана	8,6	7,4	2,1	2,2	3,3	2,4	0,2	0,2	0,1	0,1	0,5	0,4	0,8	0,9	0,5	0,4	0,5	0,4	0,6	0,5

1. "Себестоимость пассажирских перевозок" рассчитана по каждой группе маршрутов с учетом того покрытия общих расходов, связанных с выполнением пассажирских рейсов, которые приходится на доходы от перевозки груза и почты на этих рейсах. Принимая во внимание пределы погрешностей при расчетах по отдельным статьям, эти цифры следует рассматривать только как примерные.

2. Данная статья включает летные эксплуатационные расходы (зарплата летных экипажей и связанные с ними расходы, аренда, страхование оборудования воздушных судов), техническое обслуживание и ремонт и постоянные отчисления, такие как отчисления на амортизацию.

Таблица 3-3. Изменение соотношения доходов и расходов по авиакомпаниям: 2008 и 2009 гг.

Группа маршрутов (краткое название)	Среднее отнош. доходов к расходам (все авиакомпании из таблицы 3-1)		Количество авиакомпаний в данном анализе		Количество авиакомпаний						Более 1,3	
	2008	2009	2008	2009	Менее 0,7	0,7 – 0,9	0,9 – 1,1	1,1 – 1,3	2008	2009		2008
I. Все международные маршруты	0,94	0,94	62	70	4	10	22	39	33	17	3	4
II. Группы международных маршрутов												
1. Северная Америка	–	–	5	6	1	2	2	3	2	2	1	1
Центральная Америка	0,90	0,90	5	6	1	2	2	3	2	2	1	1
2. Центральная Америка/Карибский бассейн	–	–	8	8	4	2	2	3	2	3	3	3
3. Северная Америка	0,80	0,75	8	8	4	2	2	3	2	3	2	3
4. Северная Америка – Южная Америка	1,00	1,05	6	8	1	1	2	1	1	4	1	1
5. Южная Америка	–	–	29	27	1	11	11	22	17	4	1	1
6. Европа	0,95	0,90	29	27	1	11	11	22	17	4	1	1
7. Ближний Восток	–	–	3	4	1	1	1	1	1	1	1	1
8. Африка	1,00	1,00	19	19	1	2	7	12	6	4	5	1
9. Европа – Ближний Восток	1,10	1,05	19	19	1	2	7	12	6	4	5	1
10. Европа – Африка	1,00	1,00	20	20	4	5	4	8	7	4	3	2
11. Северная Атлантика	0,95	0,95	23	24	5	6	6	10	11	7	1	1
12. Центральная Атлантика	0,90	0,90	8	8	1	1	2	4	5	2	1	1
13. Южная Атлантика	0,90	0,95	9	8	2	2	2	1	4	5	1	1
14. Азия/Тихий океан	0,95	1,00	17	21	3	4	5	9	7	5	2	2
15. Европа – Азия/Тихий океан	0,90	0,90	29	34	3	12	13	13	13	8	1	1
16. Северная/центральная части Тихого океана	0,90	0,90	15	19	4	5	8	9	1	4	2	1
17. Южная часть Тихого океана	0,90	1,00	3	5	2	2	1	2	1	1	1	1

3.10 В 2007–2009 годах в 8 группах маршрутов из 14, по которым имелись сравнительные данные, наблюдалось повышение среднего показателя расходов на пассажиро-километр примерно от 1 % на маршрутах через Центральную Атлантику до почти 8 % на маршрутах между Северной Америкой/Центральной Америкой/Карибским бассейном и Южной Америкой. По остальным 6 группам маршрутов (рис. 3-1) зафиксировано снижение этого показателя, начиная почти с 5% (на маршрутах внутри Африки) и до менее 1% (на маршрутах в Европе и через южную часть Тихого океана).

3.11 Как и в отношении показателей доходов, о которых говорится в главе 2, при сравнении себестоимости за период с 2007 по 2009 год в некоторых случаях отмечено влияние изменений курса доллара США к другим валютам мира. В Северной и Южной Америке, где большинство пассажирских и грузовых тарифов исчисляются в долларах США, изменения доходных ставок обычно отражают рыночную конъюнктуру. Аналогичным образом, изменение себестоимости в Северной и Южной Америке в значительной мере отражает общее изменение в расходах, а также изменение некоторых эксплуатационных условий, поскольку большая часть расходов в основном осуществляется в долларах США.

3.12 За пределами Северной и Южной Америки для тех групп маршрутов, где с 2007 по 2009 год наблюдалось общее ослабление национальных валют по отношению к доллару США (как, например, на маршрутах, включающих Европу и Азию/бассейн Тихого океана), за некоторыми исключениями, обусловившими отличия местных показателей, изменения в доходах и расходах, выраженные в долларах США, фактически занижены. Соответственно, в период с 2007 по 2009 год доходные ставки и себестоимость, выраженные в местной валюте, по некоторым группам маршрутов, используемых авиакомпаниями этих регионов, снизились бы в меньшей степени или даже повысились.

3.13 Из 14 проанализированных в данном исследовании групп маршрутов, по которым имелись сопоставимые данные, в 13 группах за период с 2007 по 2009 год было отмечено уменьшение соответствующего соотношения доходов и расходов, а в одной группе было зафиксировано лишь незначительное увеличение (рис. 3-2). Влияние на эти изменения показателей деятельности различных региональных групп авиакомпаний рассматривается ниже.

3.14 В 5 из 13 групп маршрутов, где наблюдалось уменьшение соответствующих соотношений доходов и расходов в 2009 году по сравнению с 2007 годом, удельные доходы, выраженные в центах на пассажиро-километр, снизились, равно как и себестоимость, выраженная в центах на кресло-километр; однако снижение себестоимости было менее значительным по сравнению со снижением доходов в этих группах маршрутов. Некоторое повышение коэффициента загрузки в 2 из этих 5 групп оказалось недостаточным для компенсации разницы между расходами и доходами. Некоторое снижение коэффициента загрузки, зафиксированное в 3 оставшихся группах маршрутов, увеличило разницу между расходами и доходами и привело к дальнейшему ухудшению этих соотношений. В 7 из 13 групп маршрутов, где было отмечено уменьшение соотношения доходов и расходов, произошло снижение доходов, а расходы в расчете на кресло-километр увеличились. Даже несмотря на то, что в некоторых из этих групп маршрутов коэффициент загрузки повысился, такое улучшение оказалось недостаточным для компенсации разницы между расходами и доходами. На оставшемся одном маршруте из 13, где зафиксировано ухудшение соотношения доходов и расходов, наблюдался рост доходов, однако в то же время удельная себестоимость в расчете на кресло-километр возросла в еще большей степени, и разница между расходами и доходами не могла быть компенсирована за счет повышения коэффициента загрузки.

3.15 В одной группе маршрутов из 14, по которым имелись сопоставимые данные, наблюдалось небольшое увеличение соотношения доходов и расходов; хотя снижение доходов было более значительным, чем снижение себестоимости в расчете на кресло-километр, повышение коэффициента загрузки в достаточной степени компенсировало разницу между расходами и доходами и обусловило некоторое улучшение соотношения доходов/расходов.

Различия в соотношениях доходов и расходов между группами авиакомпаний

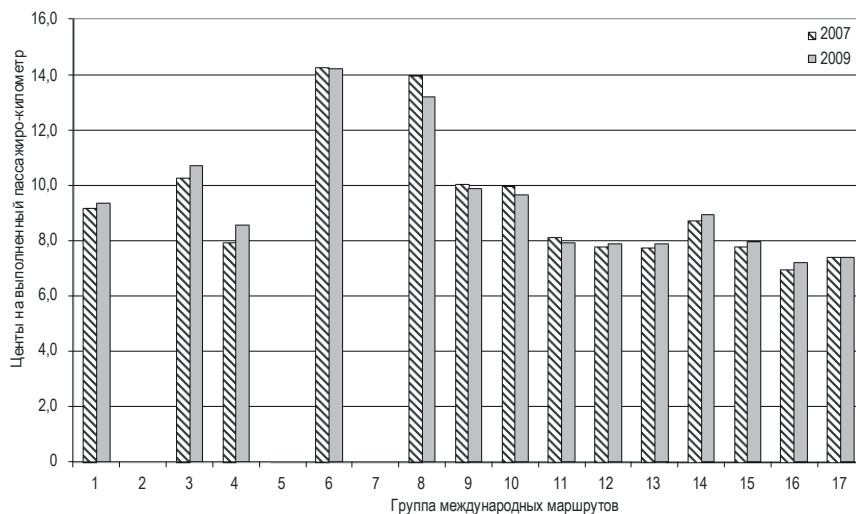
3.16 Сравнение данных за 2007 и 2009 годы показывает, что в авиакомпаниях Европы, Азии/бассейна Тихого океана, Северной Америки и Африки, каждая из которых рассматривается как отдельная группа, наблюдалось ухудшение соответствующих общих эксплуатационных соотношений (авиакомпании Центральной Америки/Карибского бассейна, Ближнего Востока и Южной Америки исключены из данного анализа в связи с недостаточной представленностью данных за оба или один из указанных годов).

3.17 По сравнению с 2007 годом в 2009 году общее соотношение доходов и расходов авиакомпаний, зарегистрированных в регионе Азии/бассейна Тихого океана, ухудшились, главным образом на маршрутах между Европой/Ближним Востоком/Африкой и Азией/бассейном Тихого океана и через южную часть Тихого океана. Себестоимость кресло-километра возросла во всех группах маршрутов, однако удельные доходы на пассажиро-километр повысились только в 2 из 5 групп маршрутов, на которых выполняли полеты авиакомпании из региона Азии/бассейна Тихого океана. Кроме того, за исключением одного маршрута, коэффициенты загрузки ухудшились, что способствовало снижению этих соотношений по отдельным группам маршрутов и общего соотношения доходов и расходов авиакомпаний региона Азии/бассейна Тихого океана.

3.18 По сравнению с 2007 годом в 2009 году общее среднее соотношение доходов и расходов авиакомпаний Европейского региона ухудшилось, равно как и ухудшились соответствующие показатели в каждой отдельной группе маршрутов, которые обслуживаются этими авиакомпаниями. Во всех группах маршрутов, по которым они осуществляют регулярные пассажирские перевозки, наблюдалось снижение доходов на пассажиро-километр. При этом им удалось снизить, за исключением маршрутов через Центральную Атлантику, себестоимость кресло-километра, однако снижение себестоимости оказалось значительно меньшим и недостаточным для того, чтобы компенсировать сокращение доходов. Кроме того, за исключением одного маршрута над Северной Атлантикой, коэффициент загрузки ухудшился, что дополнительно способствовало снижению соотношений доходов и расходов.

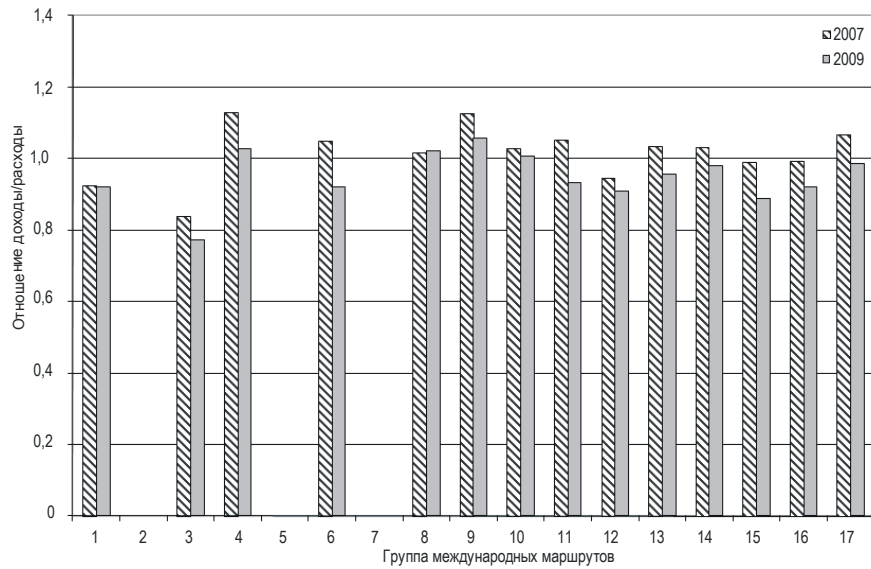
3.19 В 2009 году общее среднее соотношение доходов и расходов авиакомпаний региона Северной Америки, а также соответствующие показатели в отдельных группах маршрутов существенно ухудшились по сравнению с 2007 годом. За исключением маршрутов между Северной Америкой и Центральной Америкой/Карибским бассейном, где наблюдалось небольшое повышение, доходы на пассажиро-километр снизились. Одновременно возросла себестоимость кресло-километра, за исключением маршрутов через северную/центральную часть бассейна Тихого океана. Наряду с некоторым ухудшением коэффициентов загрузки (за исключением маршрутов между Северной и Центральной Америкой/Карибским бассейном и маршрутов в Северной Америке и через южную часть бассейна Тихого океана) это привело к снижению (по оценкам почти на 11 %) общего соотношения доходов и расходов.

3.20 По сравнению с 2007 годом в 2009 году среднее общее соотношение доходов и расходов авиакомпаний африканского региона ухудшилось. Наибольшее снижение зафиксировано на маршрутах между Европой/Ближним Востоком и Африкой и между Европой/Ближним Востоком/Африкой и Азией/бассейном Тихого океана, тогда как небольшое улучшение наблюдалось на маршрутах внутри Африки. За исключением маршрутов между Европой/Ближним Востоком/Африкой и Азией/бассейном Тихого океана, доходы на пассажиро-километр снизились, равно как и себестоимость кресло-километра. Улучшение коэффициентов загрузки во всех группах маршрутов (за исключением маршрутов через Южную Атлантику), которые обслуживают эти авиакомпании, оказалось недостаточным для того, чтобы соответствующие соотношения не снизились по сравнению с уровнями, достигнутыми в 2007 году.



- | | | |
|-------------------------------------------|----------------------------|------------------------------------------------|
| 1. Северная Америка – Центральная Америка | 7. Ближний Восток | 13. Южная Атлантика |
| 2. Центральная Америка/Карибский бассейн | 8. Африка | 14. Азия/бассейн Тихого океана |
| 3. Северная Америка | 9. Европа – Ближний Восток | 15. Европа – Азия/бассейн Тихого океана |
| 4. Северная – Южная Америка | 10. Европа – Африка | 16. Северная и 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: 2007 и 2009 гг.



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

Рис. 3-2. Сравнение соотношений доходов и расходов: 2007 и 2009 гг.

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 соответственно за 2008 и 2009 годы. Данная глава посвящена оценке факторов, которые обусловили различия между этими усредненными показателями расходов по группам маршрутов. Можно определить некоторые основные факторы и дать количественную оценку их влиянию, однако ряд других факторов не поддаются индивидуальной оценке и поэтому они рассматриваются в совокупности, хотя их общее влияние на различия в себестоимости является существенным.

4.2 К числу рассмотренных факторов относятся следующие:

- a) влияние различий в используемом оборудовании 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, и
- f) другие факторы.

Влияние каждого из вышеперечисленных факторов на эксплуатационную себестоимость перевозок по группам маршрутов рассматривается ниже, а вызванные ими отклонения расходов на пассажиро-километр от среднемирового показателя представлены далее в таблице 4-5 и анализируются в пп. 4.22 и 4.23 настоящей 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 маршрутах данной группы, 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 предстоящие эксплуатационные расходы на кресло-километр в рамках данной группы маршрутов. Влияние на эти расходы различий между группами маршрутов в том, что касается состава парка используемых воздушных судов и средней беспосадочной дальности полетов, рассматривается ниже.

4.4 В целом эксплуатационные расходы на самолето-километр или на кресло-километр на маршрутах большой протяженности ниже, чем на коротких маршрутах, главным образом в связи с большей средней коммерческой скоростью, которая может быть обеспечена на маршрутах большой протяженности, и в

целом более высокими показателями ежедневного налета на воздушное судно. Таким же образом, крупные воздушные суда, которые могут использоваться на маршрутах с высокой плотностью движения, имеют более низкие эксплуатационные расходы на кресло-километр, чем небольшие воздушные суда, в основном в связи с устранением косвенных затрат за счет большей провозной емкости. Совместное влияние этих факторов может быть проиллюстрировано на примере средних эксплуатационных расходов при осуществлении международных пассажирских перевозок в 2008 и 2009 годах различными категориями воздушных судов. В таблице 4-1 приводятся средние эксплуатационные расходы на час коммерческого времени и на располагаемый кресло-километр по четырем категориям воздушных судов, включенных в отдельные группы с учетом их размеров и дальности полетов при их обычном использовании в 2008 и 2009 годах. Среднечасовые расходы в 2008 году колеблются от 4437 долл. для узкофюзеляжных воздушных судов, выполняющих полеты малой протяженности, до 10 926 долл. для широкофюзеляжных воздушных судов, выполняющих полеты большой протяженности, а в 2009 году – от 3844 до 8951 долл. для тех же категорий. Снижение среднечасовых расходов в 2009 году вызвано главным образом уменьшением стоимости топлива и ГСМ. В основном за счет более высокой производительности широкофюзеляжных воздушных судов, выполняющих полеты большой протяженности, их эксплуатационные расходы на располагаемый кресло-километр (за вычетом расходов, относящихся к грузовым и почтовым перевозкам) составили 4,5 цента в 2008 году и 3,7 цента в 2009 году, что ниже, чем у других категорий. На другом конце спектра находятся показатели себестоимости узкофюзеляжных воздушных судов, выполняющих полеты малой протяженности, со средним значением расходов 5,6 цента на кресло-километр в 2008 году и 4,7 цента в 2009 году, что примерно на 24 и 27 % выше показателей широкофюзеляжных воздушных судов, выполнявших полеты большой протяженности соответственно в 2008 и 2009 годах.

4.5 Данные об эксплуатации воздушных судов по каждой группе маршрутов (исключая показатели налета) приводятся в таблице 4-2. Как видно из таблицы, средняя коммерческая скорость значительно выше в группах маршрутов с большой средней беспосадочной дальностью полета, таких как транстихоокеанские и трансатлантические маршруты, по сравнению с группами маршрутов с малой средней протяженностью этапа полета, таких как маршруты внутри Европы, Центральной Америки/Карибского бассейна и внутри Ближнего Востока.

4.6 Это относительное экономическое преимущество при эксплуатации маршрутов большой протяженности усиливается тем, что на широкофюзеляжные воздушные суда приходилась большая часть провозной емкости на маршрутах большой протяженности, при том, что они использовались в меньшей степени на маршрутах с небольшой средней протяженностью этапа полета. Различия в средней производительности воздушных судов, связанные с различиями в средней коммерческой скорости и средних размерах воздушных судов, имеют очень широкий диапазон. Например, количество кресло-километров на час коммерческого времени воздушного судна на маршрутах внутри Центральной Америки/Карибского бассейна, внутри Северной Америки и внутри Европы составляет около одной трети или менее от количества кресло-километров на час полетного времени в группах 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 расходах, связанных с эксплуатацией воздушных судов, и других эксплуатационных расходах, но, главным образом, в расходах, связанных с воздушными судами. Влияние различий в комплектации парка воздушных судов на региональные различия в расходах, связанных с эксплуатацией воздушных судов (без учета воздействия различий, связанных с протяженностью этапов полета, ценами на топливо и коэффициентами загрузки), проанализировано и представлено в п. 4.23.

4.8 Помимо влияния на расходы, связанные с эксплуатацией воздушных судов, средняя беспосадочная дальность полетов в рамках той или иной группы маршрутов, безусловно, оказывает сильное влияние и на другие эксплуатационные расходы. Это вызвано тем, что некоторые важные статьи расходов, такие как расходы на обслуживание в аэропортах и сборы за посадку, в первую очередь зависят от количества вылетов воздушных судов. Поскольку число кресло-километров (или пассажиро-километров) на каждый вылет возрастает пропорционально увеличению дальности беспосадочного полета, величина расходов на обслуживание в аэропортах и сборов за посадку в пересчете на кресло-километр (или на пассажиро-километр)

Таблица 4-1. Эксплуатационные показатели и себестоимость по категориям воздушных судов: 2008 и 2009 гг. (международные регулярные пассажирские перевозки)

Основные типы реактивных судов, используемых при междунар. регулярных перевозках ¹	Процентная доля международных перевозок (располаг. кресло-км)		Среднее кол-во кресел ²		Средняя посадочная дальность полета (км)		Средний суточный налет ³ (часы/дни)		Доллары на час коммерческого времени		Центы на располагаемые кресло-км ⁵	
	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)						
Мир	100,0	100,0	215	216	2 147	2 155	10,6	10,1	7 113	5 932	4,9	4,0
Узкофюзеляжные, используемые на коротких маршрутах	28,1	29,4	137	139	1 279	1 309	8,8	8,4	4 437	3 844	5,6	4,7
Узкофюзеляжные, используемые на маршрутах средней протяженности	4,1	3,6	181	183	2 605	2 627	8,9	8,4	6 032	5 021	4,9	4,0
Широкофюзеляжные, используемые на маршрутах средней протяженности	10,3	8,8	221	219	3 991	4 075	10,4	10,0	7 896	6 588	4,8	4,0
Широкофюзеляжные, используемые на маршрутах большой протяженности	57,5	58,2	303	303	5 317	5 323	13,5	13,0	10 926	8 951	4,5	3,7

1. В этой колонке указаны только те типы воздушных судов, на которые приходилось более 0,5 % мировых международных регулярных располагаемых кресло-километров в 2008 и 2009 гг.. Классификация типов воздушных судов основана на среднем количестве кресел и средней протяженности этапов полета в 2008 и 2009 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 77,2 и 54,3 цента за литр соответственно в 2008 и 2009 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. Расходы по эксплуатации воздушного судна 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: 2008 и 2009 гг.

Группа маршрутов (краткое название)	Средняя беспосадочная дальность полета (км)		Средняя коммерческая скорость (км/ч)		Процентное распределение				Средняя производит. воздушного судна: располагаемые кресло-км на час коммерч. времени (тыс.)	
					Узкофюзеляжные		Широкофюзеляжные			
	(1)	(2)	(3)	(4)	(3)	(4)	(5)	(5)		
	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009
I. Все международные маршруты	2 147	2 155	654	654	32	33	68	67	141	141
II. Группы международных маршрутов										
1. Северная Америка – Центральная Америка	1 908	1 919	628	625	88	93	12	7	101	97
2. Центральная Америка/Карибский бассейн	1 069	1 051	566	556	100	100	0	0	71	67
3. Северная Америка	1 496	1 502	573	572	98	98	2	2	66	65
4. Северная Америка – Южная Америка	3 248	3 273	717	714	33	34	67	66	138	136
5. Южная Америка	1 400	1 417	604	598	74	76	26	24	96	96
6. Европа	1 111	1 121	541	543	98	98	2	2	76	77
7. Ближний Восток	905	940	525	526	55	61	45	39	95	94
8. Африка	1 458	1 510	635	635	77	75	23	25	93	95
9. Европа – Ближний Восток	3 277	3 246	697	694	24	25	76	75	162	163
10. Европа – Африка	2 760	2 688	693	686	30	32	70	68	154	152
11. Северная Атлантика	5 929	6 013	756	756	9	9	91	91	189	191
12. Центральная Атлантика	6 551	6 650	787	787	2	0	98	100	228	228
13. Южная Атлантика	7 853	8 174	803	803	0	0	100	100	222	228
14. Азия/Тихий океан	2 055	2 020	645	642	26	29	74	71	153	150
15. Европа – Азия/Тихий океан	4 977	4 892	750	748	8	9	92	91	211	210
16. Северная/центральная части Тихого океана	7 796	7 688	791	790	1	2	99	98	243	242
17. Южная часть Тихого океана	7 225	7 571	810	811	3	3	97	97	258	264

Таблица 4-3. Оценочные цены топлива и аэропортовые сборы по регионам: 2008 и 2009 гг. (международные регулярные перевозки)

Регион ¹	Цены на авиационное топливо и масло (центы/литр)		Посадочные и соответствующие аэропортовые сборы (долл. за отправленную тонну) ²	
	2008	2009	2008	2009
Мир	77,2	54,3	13,2	13,1
Серверная Америка	72,6	50,5	9,8	10,3
Центральная Америка/ Карибский бассейн	75,2	52,5	6,6	6,7
Южная Америка	83,8	61,0	7,3	7,6
Европа	77,6	55,2	18,7	18,5
Ближний Восток	67,4	49,3	6,5	6,5
Африка	82,0	61,3	10,2	10,2
Азия/Тихий океан	80,4	54,9	10,6	10,6

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

снижается по мере увеличения протяженности этапа полета. Оценка влияния различий в протяженности этапа полета на эксплуатационные расходы (как связанные с воздушным судном, 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 реактивными воздушными судами на международных пассажирских маршрутах в 2008 году составляло примерно 142 млрд. л, а общая сумма расходов авиакомпаний – около 110,0 млрд. долл. при средней цене за литр 77,2 цента; в 2009 году потребление составило порядка 138 млрд. л, а общая сумма расходов авиакомпаний – порядка 74,7 млрд. долл. при средней цене за литр 54,3 цента. В 2008 и 2009 годах расходы на топливо составили соответственно около 33,2 и 25,9 % от общих эксплуатационных расходов при пассажирских перевозках.

4.10 Подробно проанализированы средние цены топлива, покупаемого в различных регионах мира (таблица 4-3), и средние цены топлива, потребляемого на маршрутах различных групп (таблица 4-4). Как показано в таблице 4-3, на региональной основе цена за литр топлива в 2008 году составляла от 67,4 цента на Ближнем Востоке до 83,8 цента в Южной Америке (почти на 24 % дороже, чем на Ближнем Востоке), а в 2009 году в – в пределах от 49,3 цента на Ближнем Востоке до 61,3 цента в Африке. В 2009 году цены на топливо в мире были примерно на 2,5 % ниже уровней 2007 года, а на региональной основе этот показатель составил от 2% в Европе и Северной Америке и до 6 % на Ближнем Востоке; единственным регионом, где наблюдалось незначительное увеличение цен на топливо, стала Южная Америка.

4.11 По группам маршрутов (таблица 4-4) оценочные цены на топливо колебались в 2008 году от нижнего предела 66,4 цента за литр на авиалиниях в южной части Тихого океана до верхнего предела 94,7 цента за литр на маршрутах внутри Африки, а в 2009 году – от 50,3 цента за литр до 65,9 цента за литр на тех же маршрутах.

Аэропортовые и связанные с ними сборы

[фактор d)]

4.12 Как видно из таблицы 3-2, в 2008 и 2009 годах аэропортовые сборы составили соответственно порядка 3,5 и 3,9 % общих расходов на международные пассажирские перевозки. Основные подходы к определению размеров этих сборов различаются в зависимости от аэропорта, однако преобладающим элементом является масса воздушного судна. Общее 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 2008 и 2009 годах 13,2 и 13,1 долл. за тонну; средние размеры сборов в регионах колебались в 2008 году от 6,5 долл. на Ближнем Востоке до 18,7 долл. в Европе, а в 2009 году – соответственно от 6,5 до 18,5 долл. Аэронавигационные сборы на маршруте обычно не включаются в эти оценочные данные в связи с пределами погрешности при их оценке 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 6,0 долл. за тонну для перевозок в Северной Америке до 19,1 долл. для перевозок в Европе в 2008 году и от 6,4 долл. до 18,7 долл. на тех же маршрутах в 2009 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 в определенной степени используется и в государствах Африки, и регионе Азии и Тихого океана. Однако в большинстве государств других регионов мира эти сборы взимаются с пассажира.

Коэффициент загрузки

[фактор e)]

4.14 Большая часть общих расходов на выполнение рейса при регулярных авиaperевозках не зависит от количества пассажиров, фактически перевозимых на данном рейсе, или подвержена незначительному влиянию этого фактора. Соответственно, в тех случаях, когда статистические данные представлены в виде расчетного показателя на пассажиро-километр, коэффициент загрузки является основной переменной величиной. Поскольку, как видно из таблицы 3-1, коэффициенты пассажирской загрузки, зафиксированные в 2008 и 2009 годах, значительно варьируются по группам маршрутов в пределах от 61 % на маршрутах внутри Африки и до 82 % на маршрутах через Центральную Атлантику в 2008 году и от 62 % до 81 % в тех же группах маршрутов в 2009 году, они оказали влияние на различия в общих эксплуатационных расходах на пассажиро-километр. Оценка влияния различий в коэффициенте загрузки на эксплуатационную себестоимость по каждой группе 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 общей себестоимости пассажирских перевозок в 2008 и 2009 годах, выше рассмотрены различия в расходах, связанных с эксплуатацией воздушных судов, включая влияние различных цен на топливо. Влияние различий в протяженности этапов полета и коэффициентов загрузки проанализировано как в отношении расходов, связанных с эксплуатацией воздушного судна, так и в отношении других статей расходов; в то же время, за исключением различий в аэропортовых сборах, какие-либо иные последствия различий в косвенных расходах не анализировались. Остальные статьи расходов включают *расходы на обслуживание в аэропортах, обслуживание пассажиров, комиссионные, продажу, коммерческие и рекламные расходы, общие, административные и прочие расходы*. Таблица 3-2 показывает, что в целом они составляют примерно 35 % от общих расходов на международные пассажирские перевозки в 2008 году и 38 % в 2009 году (в сравнении с 39 % в 2007 году). Некоторые из этих статей расходов на перевозки пассажиров 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.

Таблица 4-4. Оценочные цены топлива и аэропортовые сборы по группам маршрутов: 2008 и 2009 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	
	2008	2009	2008	2009
I. Все международные маршруты	77,2	54,3	13,2	13,1
II. Группы международных маршрутов				
1. Северная Америка – Центральная Америка	76,0	52,8	7,5	7,9
2. Центральная Америка/Карибский бассейн	—	—	—	—
3. Северная Америка	68,4	46,1	6,0	6,4
4. Северная Америка – Южная Америка	74,6	52,8	7,8	8,1
5. Южная Америка	—	—	—	—
6. Европа	78,2	55,0	19,1	18,7
7. Ближний Восток	—	—	—	—
8. Африка	94,7	65,9	10,6	10,3
9. Европа – Ближний Восток	71,5	52,6	12,9	13,1
10. Европа – Африка	74,1	55,9	11,6	11,8
11. Северная Атлантика	75,4	53,0	14,8	15,1
12. Центральная Атлантика	78,6	58,5	12,6	12,6
13. Южная Атлантика	85,4	60,5	10,6	10,8
14. Азия/Тихий океан	81,5	54,1	10,3	10,4
15. Европа – Азия/Тихий океан	77,0	55,7	11,6	11,3
16. Северная/центральная части Тихого океана	79,2	52,0	11,7	12,2
17. Южная часть Тихого океана	66,4	50,3	12,0	12,2

1. Тонны максимальной взлетной массы воздушного судна.

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 0,4 до 1,9 цента на пассажиро-километр в 2008 году и от 0,4 до 1,8 цента в 2009 году, некоторые из этих колебаний вызваны влиянием различий в протяженности этапов полета.

4.17 **Расходы на обслуживание пассажиров** (колонка 6 таблицы 3-2) в основном относятся к обслуживанию на борту во время полета. В 2008 и 2009 годах расходы по обслуживанию пассажиров составили соответственно 11,7 и 13,3 % от общих эксплуатационных расходов пассажирских перевозок. Различия в их уровне среди групп маршрутов, от 0,8 до 1,8 цента на пассажиро-километр в 2008 году и от 0,9 до 1,8 цента в 2009 году, в основном отражают различия по зарплате, качеству обслуживания и интенсивности использования кабинных экипажей.

4.18 **Комиссионные** (колонка 7 таблицы 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 от стоимости билета, колебания по этой статье расходов от 0,2 до 0,8 цента на пассажиро-километр в 2008 году и от 0,2 до 0,7 цента в 2009 году также связаны с различиями в средних доходах на пассажиро-километр. В 2008 и 2009 годах на комиссионные приходилось примерно 3,4 % общемировых расходов международных авиакомпаний, выполняющих регулярные перевозки.

4.19 **Продажа, коммерческие и рекламные расходы** (колонка 8 таблицы 3-2) являются статьей расходов, уровень которых в основном определяется решениями индивидуальных авиакомпаний. В 2008 и 2009 годах расходы по этой статье составили соответственно около 4,9 и 5,1 % расходов на перевозки пассажиров. Колебания среди групп маршрутов от 0,4 до 0,8 цента на пассажиро-километр в 2008 и 2009 годах отражают различную конкурентную обстановку и степень участия авиакомпаний в самостоятельной продаже авиабилетов на рейсы в рамках различных групп маршрутов.

4.20 Расходы на комиссионные, продажу, коммерческую работу и рекламу формируют общие издержки по реализации пассажирских билетов. В зависимости от группы маршрутов для покрытия этих общих издержек в 2008 и 2009 годах использовалось соответственно от 7 до 12 % и от 7 до 11 % всех пассажирских доходов, т.е. в среднем по всему миру порядка 9 % как в 2008, так и в 2009 годах.

4.21 **Общие, административные и прочие расходы** (колонка 9 таблицы 3-2) варьируются от 0,1 до 1,1 цента на пассажиро-километр в 2008 году и от 0,2 до 0,8 цента в 2009 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 производственной деятельности, может быть важным фактором, влияющим на различия по этой статье расходов, поскольку крупные авиакомпании, которые обычно имеют меньшие по сравнению с мелкими авиакомпаниями административно-накладные расходы на выполненный пассажиро-километр, играют в рамках некоторых групп маршрутов большую роль, чем в других. В последние годы значительное влияние на расходы, в которых учитываются прибыль или убытки от изменений в обменных курсах, оказывают соответствующие курсовые колебания.

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, которая в 2008 и 2009 годах составляла соответственно 10,5 и 9,4 цента. В колонках 2–6 указаны отклонения от этого среднемирового показателя, которые могут быть вызваны каждым

из отдельно рассмотренных факторов, перечисленных 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 в итоговом выражении фактические совокупные расходы на пассажиро-километр по каждой группе маршрутов.

4.23 В таблице 4-5 сравниваются различные факторы, которые повлияли на отклонения от среднемировой себестоимости пассажиро-километра в 14 группах маршрутов, включенных в анализ соответственно за 2008 и 2009 годы. В частности, в колонках 2–6 в качестве наиболее важных факторов для 11 групп маршрутов и в том и в другом году выделены *беспосадочная дальность полета и средняя коммерческая скорость*. Другими значительными факторами являлись *коэффициент загрузки*, который был наиболее важным фактором для двух групп маршрутов как в 2008, так и в 2009 годах, и *состав парка воздушных судов*, который был наиболее важным фактором для одной группы маршрутов в 2008 и 2009 годах. Кроме того, сопоставление данных колонки 7 (сумма показателей колонок 2–6) с данными колонки 8 позволяет сделать вывод о том, что 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. Факторы, влияющие на различия в себестоимости по группам маршрутов: 2008 и 2009 гг.

	Среднемировая общая эксплуатац. себестоимость пассажирских перевозок		Влияние состава парка воздушных судов		Влияние беспо- садочной даль- ности и средней коммерческой скорости		Влияние цен на авиационное топливо и масло		Влияние посадочных и соответствующих аэропортовых сборов		Влияние суммарных показателей (колонки 2-6)		Фактическая общая эксплуатац. себестоимость пассажирских перевозок (колонки 1+7+8)					
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)				
Группа маршрутов (краткое название)	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009				
I. Все международные маршруты	10,5	9,4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10,5	9,4				
II. Группы международных маршрутов																		
1. Северная Америка – Центральная Америка	10,5	9,4	0,6	0,6	0,3	0,4	-0,1	-0,1	-0,2	-0,1	-0,2	-0,2	0,4	0,6	-0,6	10,3	9,4	
2. Центральная Америка/Карибский Бассейн	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
3. Северная Америка	10,5	9,4	0,9	0,8	1,1	1,2	-0,4	-0,4	-0,2	-0,2	0,0	0,1	1,4	1,5	-0,2	11,7	10,7	
4. Северная Америка – Южная Америка	10,5	9,4	0,1	0,1	-0,8	-0,8	-0,1	-0,1	-0,2	-0,1	-0,1	0,0	-1,1	-0,9	0,0	0,1	9,4	8,6
5. Южная Америка	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
6. Европа	10,5	9,4	0,9	0,8	2,1	2,0	0,0	0,0	0,2	0,2	0,3	0,4	3,5	3,4	1,7	1,4	15,7	14,2
7. Ближний Восток	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
8. Африка	10,5	9,4	0,7	0,6	0,7	0,7	0,8	0,5	-0,1	-0,1	2,2	1,8	4,3	3,5	0,5	0,3	15,3	13,2
9. Европа – Ближний Восток	10,5	9,4	-0,1	-0,1	-0,7	-0,7	-0,3	-0,1	0,0	0,0	0,3	0,5	-0,8	-0,4	1,1	0,9	10,8	9,9
10. Европа – Африка	10,5	9,4	0,0	0,0	-0,5	-0,4	-0,1	0,1	0,0	0,0	0,2	0,2	-0,4	-0,1	0,6	0,4	10,7	9,7
11. Северная Атлантика	10,5	9,4	-0,3	-0,3	-1,4	-1,4	-0,1	-0,1	0,0	0,1	-0,3	-0,3	-2,1	-2,0	0,9	0,5	9,3	7,9
12. Центральная Атлантика	10,5	9,4	-0,4	-0,4	-1,6	-1,6	0,1	0,2	0,0	0,0	-0,5	-0,4	-2,4	-2,2	0,5	0,7	8,6	7,9
13. Южная Атлантика	10,5	9,4	-0,4	-0,4	-1,7	-1,7	0,4	0,3	-0,1	-0,1	-0,3	-0,2	-2,1	-2,1	0,6	0,6	9,0	7,9
14. Азия/Тихий океан	10,5	9,4	-0,1	0,0	0,1	0,2	0,2	0,0	-0,1	-0,1	0,5	0,3	0,6	0,4	-1,0	-0,8	10,1	9,0
15. Европа – Азия/Тихий океан	10,5	9,4	-0,4	-0,3	-1,3	-1,2	0,0	0,1	0,0	-0,1	-0,1	-0,1	-1,8	-1,6	0,2	0,2	8,9	8,0
16. Северная/центральная части Тихого океана	10,5	9,4	-0,5	-0,4	-1,6	-1,6	0,1	-0,1	0,0	0,0	-0,3	-0,2	-2,3	-2,3	0,4	0,1	8,6	7,2
17. Южная часть Тихого океана	10,5	9,4	-0,4	-0,4	-1,7	-1,7	-0,5	-0,2	0,0	0,0	0,0	-0,2	-2,6	-2,5	0,7	0,5	8,6	7,4

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 2/20.3.2-09/55 от 23 июня 2009 года и ЕС 2/20.3.2-10/62 от 9 августа 2010 года) всем Договаривающимся государствам с целью включения в них данных об их международных перевозчиках. 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 2008 и 2009 годам были получены от 67 и 65 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 компьютерный анализ расписания, полученного от *OAG Aviation Solutions*. В результате этого анализа были получены данные относительно количества вылетов, количества часов коммерческого налета и налета километров по каждой отдельной авиакомпании и типам воздушных судов в каждой из групп маршрутов. Кроме того, было проведено исследование эксплуатационных характеристик типов и подтипов воздушных судов, позволившее получить данные о среднем количестве мест (грузопассажирские воздушные суда), потреблении топлива за час коммерческого полетного времени (как функция протяженности этапа полета), максимальном взлетном весе, коммерческой загрузке и провозной способности воздушных судов. Эта информация была соотнесена с базовыми данными, использованными для создания банка эксплуатационных статистических данных по каждой группе маршрутов и по каждой географической зоне эксплуатации в рамках 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 размещаемые на специальных веб-сайтах ИКАО по авиационной статистике ICAO DATA+ (www2.icao.int/en/G-CAD) и ICAOData (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 из 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, с тем чтобы они стали репрезентативными для всех международных перевозок (см. добавление 2).

5. Настоящее исследование основано на данных о доходах за 2008 и 2009 годы, полученных соответственно от 87 и 92 регулярных авиакомпаний (в том числе данные за оба года от 4 авиакомпаний, выполняющих только грузовые перевозки), а также на данных о расходах за 2008 и 2009 годы, полученных соответственно от 62 и 70 авиакомпаний, осуществляющих регулярные международные пассажирские перевозки.

6. Сведения о количестве авиакомпаний и масштабах международных регулярных пассажирских перевозок, содержащиеся в представленных данных о доходах и расходах, приведены по регионам регистрации авиакомпаний в таблице А1-1 за 2008 год и в таблице А1-2 за 2009 год. Применительно к располагаемым кресло-километрам общая представленность данных о доходах за 2008 и 2009 годы составила 63 и 59 % соответственно, а данных о расходах за 2008 и 2009 годы – соответственно 58 и 55 %. Что касается данных о расходах в 2008 году, то представленность Южной Америки на уровне 4 % была наиболее низкой, а Северной Америки на уровне 77 % – наиболее высокой по сравнению с другими регионами. В 2009 году представленность региона Ближнего Востока на уровне 9 % была самой низкой, а Северной Америки на уровне 81 % – значительно выше других регионов.

7. В таблице А1-3 за 2008 год и в таблице А1-4 за 2009 год приведены данные о количестве авиакомпаний по каждой группе маршрутов и процентной доле перевозок, которые приходится на эти авиакомпании. Расхождения между таблицами А1-1 и А1-3, а также таблицами А1-2 и А1-4, в том, что касается общей представленности данных, частично вызваны некоторыми различиями в предусмотренных статистической программой ИКАО определениях того, что является внутренними или международными перевозками. 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 показывают репрезентативность данных о доходах от регулярных грузовых и почтовых перевозок.

8. Как видно из таблиц А1-3 и А1-4, применительно к располагаемым кресло-километрам представленность данных как по доходам, так и по расходам составила 50 % или более для 11 и 10 групп маршрутов соответственно в 2008 и 2009 годах. Однако в ряде групп маршрутов представленность данных по расходам значительно ниже, чем по доходам. Представленность данных в 2008 и 2009 годах на маршрутах в Центральной Америке/Карибском бассейне, Северной Америке (только в 2009 году), Южной Америке (только в 2008 году), на Ближнем Востоке, в Африке, между Европой и Ближним Востоком, Европой/Ближним Востоком и Африкой и через Центральную Атлантику (только в 2009 году) составила менее 50 %; поэтому данные о расходах и доходах по этим группам необходимо рассматривать с некоторой осторожностью. В отношении маршрутов в Центральной Америке/Карибском бассейне, внутри Южной Америки и на Ближнем Востоке представленность была настолько низкой (менее 20 % в отношении расходов, за исключением маршрутов внутри Южной Америки в 2009 году), что она вызвала значительные сомнения в отношении достоверности результатов по этим группам маршрутов; по этой причине данные по указанным 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 2008 году

Регион	Располагаемые кресло-км международных регулярных авиакомпаний (млн)	Данные о доходах представляют			Данные о расходах представляют		
		Количество авиакомпаний	Располагаемые кресло-км		Количество авиакомпаний	Располагаемые кресло-км	
			Количество (млн)	% от общего количества		Количество (млн)	% от общего количества
Все	3 552 557	83	2 246 009	63	62	2 054 725	58
Африка	132 860	5	47 937	36	3	47 270	36
Азия/Тихий океан	970 295	24	783 087	81	18	665 988	69
Европа	1 433 635	39	892 091	62	30	869 971	61
Ближний Восток	294 268	2	15 682	5	2	15 682	5
Северная Америка	569 202	8	468 063	82	7	440 399	77
Центральная Америка/ Карибский бассейн	65 193	3	20 946	32	1	12 266	19
Южная Америка	87 103	2	18 203	21	1	3 151	4

Источник: форма А отчетности ИКАО по воздушному транспорту.

Таблица А1-2. Представленность данных по регионам ИКАО о регистрации авиакомпаний в 2009 году

Регион	Располагаемые кресло-км международных регулярных авиакомпаний (млн)	Данные о доходах представляют			Данные о расходах представляют		
		Количество авиакомпаний	Располагаемые кресло-км		Количество авиакомпаний	Располагаемые кресло-км	
			Количество (млн)	% от общего количества		Количество (млн)	% от общего количества
Все	3 526 233	88	2 074 530	59	70	1 951 687	55
Африка	144 271	6	46 959	33	4	46 439	32
Азия/Тихий океан	922 687	25	649 376	70	22	641 252	69
Европа	1 404 204	37	831 004	59	28	764 914	54
Ближний Восток	384 354	3	34 995	9	3	34 995	9
Северная Америка	542 930	10	44 8841	83	9	442 187	81
Центральная Америка/ Карибский бассейн	42 963	1	11 366	26	1	11 366	26
Южная Америка	84 824	6	51 990	61	3	10 535	12

Источник: форма А отчетности ИКАО по воздушному транспорту.

**Таблица А1-3. Представленность данных
по группам международных маршрутов в 2008 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	83	60	62	54
II. Группы международных маршрутов				
1. Северная Америка – Центральная Америка	8	72	5	57
2. Центральная Америка/Карибский бассейн	3	8	1	0
3. Северная Америка	9	51	8	44
4. Северная Америка – Южная Америка	8	61	6	53
5. Южная Америка	2	12	1	2
6. Европа	37	51	29	48
7. Ближний Восток	2	8	2	8
8. Африка	5	27	3	26
9. Европа – Ближний Восток	23	23	19	22
10. Европа – Африка	22	40	20	40
11. Северная Атлантика	26	75	23	71
12. Центральная Атлантика	9	50	8	49
13. Южная Атлантика	10	58	9	56
14. Азия/Тихий океан	23	72	17	61
15. Европа – Азия/Тихий океан	34	57	29	53
16. Северная/центральная части Тихого океана	18	79	15	69
17. Южная часть Тихого океана	4	59	3	55

**Таблица А1-4. Представленность данных
по группам международных маршрутов в 2009 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	56	70	53
II. Группы международных маршрутов				
1. Северная Америка – Центральная Америка	7	70	6	62
2. Центральная Америка/Карибский бассейн	—	—	—	—
3. Северная Америка	8	48	8	48
4. Северная Америка – Южная Америка	11	69	8	52
5. Южная Америка	6	53	3	26
6. Европа	36	51	27	45
7. Ближний Восток	2	9	2	9
8. Африка	6	29	4	28
9. Европа – Ближний Восток	22	27	19	23
10. Европа – Африка	21	36	20	34
11. Северная Атлантика	25	75	24	75
12. Центральная Атлантика	9	36	8	35
13. Южная Атлантика	11	60	8	42
14. Азия/Тихий океан	24	63	21	61
15. Европа – Азия/Тихий океан	36	52	34	50
16. Северная/центральная части Тихого океана	19	74	19	74
17. Южная часть Тихого океана	6	60	5	56

Таблица А1-5. Репрезентативность данных о доходах от регулярных грузовых и почтовых перевозок в 2008 году по принятым в ИКАО регионам регистрации перевозчиков

Регион	Выполненные тонно-км международных регулярных грузовых перевозок (млн)	Данные о доходах от грузовых перевозок			Выполненные тонно-км международных регулярных почтовых перевозок (млн)	Данные о доходах от почтовых перевозок		
		Кол-во авиакомпаний	Выполненные тонно-км			Кол-во авиакомпаний	Выполненные тонно-км	
			Кол-во (млн)	% от общего количества			Кол-во (млн)	% от общего количества
Все	130 984	71	79 592	61	3 345	42	2 043	61
Африка	2 007	4	1 115	56	0 025	3	0 015	59
Азия/Тихий океан	50 383	25	43 776	87	1 242	14	1 020	82
Европа	39 740	27	24 896	63	1 017	17	0 294	29
Ближний Восток	11 083	2	0 299	3	0 219	—	0 000	—
Северная Америка	23 511	7	8 584	37	0 812	7	0 713	88
Центральная Америка/ Карибский бассейн	0 545	3	0 167	31	0 004	1	0 002	43
Южная Америка	3 715	3	0 755	20	0 026	—	0 000	—

Источник: форма А отчетности ИКАО по воздушному транспорту.

Таблица А1-6. Репрезентативность данных о доходах от регулярных грузовых и почтовых перевозок в 2009 году по принятым в ИКАО регионам регистрации перевозчиков

Регион	Выполненные тонно-км международных регулярных грузовых перевозок (млн)	Данные о доходах от грузовых перевозок			Выполненные тонно-км международных регулярных почтовых перевозок (млн)	Данные о доходах от почтовых перевозок		
		Кол-во авиакомпаний	Выполненные тонно-км			Кол-во авиакомпаний	Выполненные тонно-км	
			Кол-во (млн)	% от общего кол-ва			Кол-во (млн)	% от общего кол-ва
Все	120 150	70	66 567	55	3 371	42	1 446	43
Африка	1 843	4	1 018	55	82	2	16	20
Азия/Тихий океан	46 173	25	36 278	79	1 315	11	635	48
Европа	34 722	23	20 226	58	1 056	17	209	20
Ближний Восток	12 721	2	720	6	271	2	19	7
Северная Америка	20 980	10	7 309	35	630	9	567	90
Центральная Америка/ Карибский бассейн	467	1	127	27	3	0	—	—
Южная Америка	3 244	5	889	27	14	1	**	—

** менее 0,5 млн.

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 2008 и 2009 календарные годы, и, где необходимо, переведены из местной валюты в доллары США.

2. Перед проведением подробного 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 и соответственно 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, лишь немногие из них ведут учет данных о расходах с соответствующей разбивкой. Исходя из этого, для предоставления данных, которые, в общем, представительно отражают регулярные пассажирские перевозки авиакомпаний в каждом регионе мира и одновременно с этим минимизируют нагрузку по отчетности для государств и их авиакомпаний, вопросник был составлен таким образом, чтобы требования к разбивке эксплуатационных расходов всей системы носили умеренный характер и соответствовали бы сложившейся практике в большинстве авиакомпаний. Данные о расходах, полученные по каждой отдельной авиакомпании с помощью этого вопросника, были затем должным образом разнесены Секретариатом по группам маршрутов (т. е. когда авиакомпания осуществляла перевозки по маршрутам более чем одной группы) с использованием анализа публикуемых расписаний.

5. Данные о расходах, полученные по каждой авиакомпании, и порядок разбивки этих расходов по группам обслуживаемых ею маршрутов можно разделить на три большие 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 связаны как с типом воздушного судна, так и с географическим районом эксплуатации, и

категория (С) – эксплуатационные расходы и соответствующие статьи неэксплуатационных расходов, которые могут быть лишь частично связаны с типом воздушного судна или с регионом, в котором они имели место, но которые в значительной мере связаны с объемом перевозок или провозных способностей в каждой группе маршрутов.

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

Категория расходов	Статья расходов (см. примечание)	Представляемые данные авиакомпаний	Критерии разбивки расходов
А. Расходы, связанные главным образом с типом воздушного судна	I.1 Летные эксплуатационные расходы, исключая стоимость топлива и масла	Общесистемные расходы и часы коммерческого времени для каждого типа эксплуатируемого воздушного судна	I.1–I.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, связанные в значительной мере как с типом воздушного судна, так и с географическим районом эксплуатации	II.1 Расходы на авиационное топливо и масло	Альтернативы: а) расходы по географическим районам эксплуатации или б) расходы по группам маршрутов (необходимость распределения по группам маршрутов отсутствует)	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, связанные в значительной мере с объемом перевозок или объемом провозных способностей	III.1 Расходы на обслуживание пассажиров	Расходы в рамках всей системы	III.1 Количество кресло-часов по каждой группе маршрутов
	III.2 Комиссионные		III.2 Доходы от пассажирских и грузовых регулярных перевозок по каждой группе маршрутов
	III.3 Прочие расходы на продажу билетов, коммерческие и рекламные расходы		III.3 Общий доход, полученный по каждой группе маршрутов
	III.4 Расходы общего характера и административные расходы		III.4–IV.1 Количество выполненных тонно-километров по каждой группе маршрутов
	III.5 Прочие эксплуатационные расходы		
IV.1	Баланс прочих неэксплуатационных статей (исключая поступления из общественных фондов, а также баланс поступлений из аффилированных 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.

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 установлены по каждой авиакомпании с привязкой к группе маршрутов или географической зоне. Данные по зонам были адаптированы для получения соответствующих данных по группам маршрутов с использованием надлежащих эксплуатационных критериев (таких, как расход топлива для статьи "авиационное топливо и масла"). Соотношения эксплуатационных данных по группам маршрутов и географическим зонам были получены на основе компьютерного анализа расписаний авиакомпаний.

8. Расходы по *третьей категории (С)* были выделены в качестве общесистемных данных по перевозкам каждой авиакомпании. Эти расходы были разнесены по группам маршрутов с использованием соответствующего параметра распределения для каждой статьи расходов. Данный параметр распределения, установленный для каждой статьи, прямо или косвенно связан с объемом перевозок или провозных способностей в каждой группе маршрутов. В отношении статей "комиссионные" и "прочие расходы на продажу билетов, коммерческие и рекламные расходы" 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 билетов, коммерческие и рекламные расходы).

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 исключены с применением той же методики распределения, что и при разбивке 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 суммирования всех статей расходов, отнесенных к данной группе маршрутов. И наконец, расходы, приходящиеся на перевозку груза и почты пассажирскими рейсами, были вычтены из этих общих расходов с целью определения издержек по пассажирским перевозкам. При этом исходили из того, что расходы на перевозку груза и почты на пассажирских и грузопассажирских воздушных судах по группе маршрутов равны доходам от перевозки груза и почты на этих воздушных судах.

11. **Оценки доходов и расходов авиакомпаний, по которым финансовые данные отсутствуют.** В отношении всех перевозчиков, по которым имелись основные финансовые данные, методика, описанная в пп. 1–10, позволила определить общую сумму доходов и (для международных регулярных пассажирских перевозок) общую сумму расходов по каждой группе маршрутов с привязкой к регионам регистрации авиакомпаний. В большинстве случаев в указанную базу финансовых данных не включены все перевозки авиакомпаний. Однако для регулярных пассажирских перевозок представленные в данном исследовании оценки доходов и расходов составлены таким образом, чтобы охватить все авиакомпании, работающие в рамках каждой группы маршрутов.

12. В отношении доходов представленные показатели среднего дохода на пассажира-километр для авиакомпаний определенного района регистрации в рамках каждой группы маршрутов применялись при расчете общего объема коммерческих пассажиро-километров всех зарегистрированных в этом регионе авиакомпаний, выполняющих перевозки на маршрутах данной группы.

13. В отношении расходов оценки по авиакомпаниям, сведения о которых не предоставлялись, основывались на данных о расходах в рамках отдельной группы маршрутов, представленных авиакомпаниями, зарегистрированными в одном и том же регионе; при этом в расчет принимались также расхождения в

эксплуатационных характеристиках между этими обеими группами авиакомпаний (включая расхождения в коэффициентах загрузки). Что касается расходов по категории А (см. таблицу А2-1), то показатели средних расходов на коммерческий час полета воздушных судов авиакомпаний, по которым были получены данные о расходах, были использованы при расчете количества выполненных полетных часов теми же самыми типами воздушных судов авиакомпаний, зарегистрированных в том же регионе, но не представивших данные; при этом учитывались различия в парке воздушных судов, маршрутной скорости и компоновке кресел. Расходы по категориям В и С были рассчитаны таким же образом на основе критериев, аналогичных тем, которые использовались при разбивке расходов отдельных авиакомпаний по группам маршрутов.

14. По некоторым группам маршрутов, в рамках которых авиакомпании какого-либо конкретного региона представлены мало, процесс расчета доходов и расходов скорректирован таким образом, чтобы учитывать доходы и расходы не представивших информацию крупных авиакомпаний на основе данных, полученных для предыдущих исследований, и темпы роста за предыдущие годы, рассчитанные на основе идентичных видов отчетных данных авиакомпаний, 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 погрешности. Подобные пределы погрешности свойственны любому представлению финансовых данных, в котором показатели выражены в различных валютах, общесистемные доходы и расходы рассредоточены или же база данных является неполной. Поэтому важная особенность метода, использованного в этой серии исследований, заключается в выявлении и оценке различных источников погрешностей с целью установления степени точности публикуемых данных, а также того, насколько ограниченными будут выводы, которые могут быть сделаны на основании этих данных. Такие оценки основывались на статистическом анализе подробных данных авиакомпаний и проверке степени соответствия публикуемых данных той методике, которая используется в настоящем исследовании. В пп. 16–21 приводятся итоговые оценки пределов погрешности средних доходных ставок, средних показателей себестоимости и средних соотношений доходов и расходов, опубликованных в настоящем исследовании и касающихся регулярных пассажирских перевозок в 2008 и 2009 годах.

16. **Оценка доходных ставок.** Пределы погрешности рассчитанных доходных ставок для группы маршрутов возникают вследствие недостаточного качества сообщенных данных, колебаний обменного курса и – в том, что касается регулярных пассажирских перевозок – при допущении 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 были представлены (за исключением случаев, рассмотренных выше в п. 14). Был проведен анализ с целью оценки каждого из этих источников погрешностей 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 2008 год можно считать точным в пределах $\pm 5\%$, а за 2009 год – в пределах $\pm 4,5\%$ (за исключением маршрутов внутри Европы и через южную часть Тихого океана в 2008 году и внутри Европы и между Европой/Ближним Востоком и Африкой в 2009 году). С осторожностью следует также рассматривать данные о доходах на маршрутах внутри Африки, между Европой и Ближним Востоком и между Европой/Ближним Востоком и Африкой за 2008 год и на маршрутах внутри Северной Америки, в Африке, между Европой и Ближним Востоком и через Центральную Атлантику за 2009 год вследствие сравнительно низкой представленности данных по этим группам маршрутов. Что касается маршрутов внутри Центральной Америки/Карибского бассейна, внутри Южной Америки и Ближнего Востока, то представленность соответствующих данных за эти два года была настолько низкой, что вызывала сомнения в отношении достоверности результатов по этим группам маршрутов; поэтому данные о доходах (и расходах) на этих маршрутах не включены в настоящее исследование, хотя в виде оценок они и включены в общемировые показатели. Значительно меньшие пределы погрешности, чем $\pm 5\%$ и $\pm 4,5\%$ соответственно в 2008 и 2009 годах,

свойственны для групп маршрутов, где представленность данных была относительно высокая (см. добавление 1). В общемировом плане в рамках всех групп маршрутов в целом пределы погрешности снижаются с учетом компенсационных эффектов и масштабов и оцениваются, таким образом, в пределах $\pm 4,5\%$ за 2008 год и $\pm 4\%$ за 2009 год.

17. **Оценка удельных расходов.** Оценка себестоимости пассажирских перевозок для группы маршрутов содержит элементы погрешности, аналогичные тем, которые присущи доходам от пассажирских перевозок. Кроме того, дополнительные элементы погрешности возникают в связи с необходимостью разделять расходы 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) предполагает, что их разделение по группам маршрутов является предметом согласования, и
- b) даже в отношении статей расходов, характерных для конкретных регионов или маршрутов, стандартизированные процедуры разделения по группам не учитывают подробные условия, при которых осуществляются перевозки отдельными авиакомпаниями.

18. Как и для данных о доходах, был установлен суммарный предел погрешности в отношении средней себестоимости для каждой группы маршрутов и для всех групп маршрутов, вместе взятых. Степень погрешности расчетов расходов при регулярных перевозках на пассажиро-километр для всех представленных групп маршрутов колеблется в пределах $\pm 9\%$ как в 2008, так и в 2009 году (за исключением маршрутов внутри Северной Америки и Африки в 2008 году и внутри Европы в 2009 году). В отношении данных о расходах низкий уровень представленности данных характерен для большего числа групп маршрутов, 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 $\pm 8\%$ за оба года.

19. Во многом погрешности, обусловленные общим характером некоторых расходов, являются неизбежными и не подвержены изменениям (см. п. 17), так же как и мала вероятность уменьшения погрешности, возникающей в результате колебаний обменного курса валют. Таким образом, основным фактором в рамках этих исследований является обеспечение максимально возможного охвата финансовых данных при одновременном стремлении к улучшению качества сообщаемых данных.

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

21. **Оценки соотношения доходов/расходов.** Оценочные отношения 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 погрешности в цифровых показателях доходов и расходов в рамках той или иной группы маршрутов являются в некоторой степени взаимозависимыми. Иными словами, если доходы по какой-либо группе маршрутов завышены, то имеется вероятность того, что величина расходов также будет завышена. Это обстоятельство снижает предел погрешности в соотношениях доходов/расходов по сравнению с пределами погрешности отдельно для данных о доходах или данных о расходах. Общий предел погрешности в соотношениях доходов/расходов для всех вместе взятых групп маршрутов оценивается на уровне $\pm 3,5\%$ в 2008 году и $\pm 4\%$ в 2009 году.

Добавление 3

ВОПРОСНИКИ О ДОХОДАХ И РАСХОДАХ

I. Факсимиле вопросников и дополнений

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):		
				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.						
РАЗДЕЛ IV. Баланс по разным неэксплуатационным статьям IV.1 Всего (международные и внутренние перевозки) (Примечание: + = доходы; - = расходы)										
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 чисто грузовые) 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 бортпроводникам 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 покупке 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, Сирийская Арабская Республика, и территории, находящиеся под управлением Палестинской администрации.

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, Корейская 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, Питкерн, Республика Корея, Самоа, Северные Марианские острова, Соломоновы Острова, Тонга, Тувалу, Токелау, Фиджи, Французскую Полинезию), Республика Корея, Российская Федерация (к востоку от Уральских гор), Сингапур, Таджикистан, Таиланд, Тайвань (провинция Китая), Тимор-Лешти, Туркменистан, Узбекистан, Филиппины, Шри-Ланка и Япония.

ДОПОЛНЕНИЕ В

ВОПРОСНИК О ДОХОДАХ МЕЖДУНАРОДНЫХ РЕГУЛЯРНЫХ И НЕРЕГУЛЯРНЫХ АВИАПЕРЕВОЗЧИКОВ
(Указания по заполнению см. на с. В-2, а описание групп маршрутов см. на с. В-4)

Наименование перевозчика: Календарный период: 12 месяцев с Валюта (долл. США или национальная): Обменный курс между национальной валютой и долларом США на данный период: 1 долл. США =	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
				Между Северной и Центральной Америкой/бассейном Карибского моря и внутри них (LC)	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)
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 чисто грузовые 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: Эл. почта: Примечания.										

Наименование перевозчика: Календарный период: 12 месяцев с Валюта (долл. США или национальная): Обменный курс между национальной валютой и долларом США на данный период: 1 долл. США =	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
	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 (EMAAP)	Северный и цент- ральный районы Тихого океана (PN)	Южный район Тихого океана (PS)
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) Пассажиры-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 чисто грузовые 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) Пассажиры-километры (млн)										
b) Кресло-километры (млн)										
c) Выполненные тонно-километры по грузу (млн)										
d) Располагаемые тонно-километры (млн)										
<i>Примечания.</i>										

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 чисто грузовым 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 ЕФ 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 третьим 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 Микеллоном, 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, Сирийской Арабской Республикой и территориями, находящимися под управлением Палестинской администрации, 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 Микеллоном 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), Тимор-Лешти, 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 Гвинеи и всеми другими островами в Тихом океане, включая Американское Самоа, Питкэрн, 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 (Бермудские 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 2008 год

Договаривающиеся государства или группы государств, которые представили ответы на вопросники о доходах и расходах авиаперевозчиков, направленные письмом государствам ЕС 2/20.3.2-09/55 от 23 июня 2009 года.

Австралия, Австрия, Азербайджан, Армения, Бельгия, Бразилия, Венгрия, Венесуэла, Гана, Германия, Грузия, Египет, Индонезия, Ирландия, Исландия¹, Испания, Катар, Кипр, Китай, Коста-Рика, Куба, Кувейт, Литва, Люксембург, Маврикий, Мадагаскар, Малайзия, Мексика, Монголия, Мьянма, Объединенная Республика Танзания, Оман, Пакистан, Парагвай, Польша, Португалия, Республика Корея, Республика Молдова, Российская Федерация, Румыния, Сербия, Сингапур, Сирийская Арабская Республика, Скандинавские государства², Словения, Соединенное Королевство, Соединенные Штаты Америки, Таиланд, Тунис, Турция, Узбекистан, Украина, Уругвай¹, Филиппины, Финляндия, Франция, Чешская Республика, Чили, Швейцария, Шри-Ланка, Эквадор, Эфиопия, Южная Африка, Ямайка и Япония.

За 2009 год

Договаривающиеся государства или группы государств, которые представили ответы на вопросники о доходах и расходах авиаперевозчиков, направленные письмом государствам ЕС 2/20.3.2-10/62 от 9 августа 2010 года.

Австралия, Азербайджан, Армения, Бельгия, Бразилия, Бывшая Югославская Республика Македония, Венгрия, Венесуэла, Гана, Германия, Греция, Грузия, Египет, Израиль, Ирландия, Испания, Кипр, Китай, Коста-Рика, Кувейт, Литва¹, Люксембург, Маврикий, Мадагаскар, Малайзия, Марокко, Мексика, Монголия, Мьянма, Оман, Пакистан, Парагвай, Перу, Польша, Португалия, Республика Корея, Республика Молдова, Российская Федерация, Румыния, Сербия, Сингапур, Скандинавские государства², Соединенное Королевство, Соединенные Штаты Америки, Таиланд, Тунис, Турция, Уганда, Узбекистан, Украина, Уругвай¹, Филиппины, Франция, Финляндия, Хорватия, Чешская Республика, Чили, Швейцария, Шри-Ланка, Эквадор, Эфиопия, Южная Африка, и Япония.

— КОНЕЦ —

1. Только ответ о доходах; ответ о расходах от компаний, выполняющих нерегулярные рейсы и осуществляющих грузовые перевозки, не требуется.

2. Ответ представлен авиакомпанией "САС", являющейся международной авиакомпанией Дании, Норвегии и Швеции.

ISBN 978-92-9249-208-3



9 7 8 9 2 9 2 4 9 2 0 8 3