



机场与空航服务经济会议

蒙特利尔，2008年9月15日至20日

- 议程项目2： 与机场经济管理有关的具体问题
- 2.2： 收费的成本基础
 - 3： 与空航服务经济和管理有关的具体问题
 - 3.2： 收费的成本基础

机场和空航服务的回报率

（由国际机场委员会（ACI）提交）

摘要

国际民航组织（ICAO）在决定合理回报率上的任何指导材料不应规范化或特别针对方法论或技术细节。加权平均资本成本（WACC）是一种获得认可的方法论，但只是决定回报率的多种方法中的一种。应在个案基础上，依照经济监督原则，由各国决定是否有必要和如何决定合理回报率。在计算合理的回报率时，必须考虑机场所面临的各种风险及潜在的严重程度。

会议行动载于第4段。

1. 引言

1.1 机场等资本密集型企业要求获得与资金成本相近或更高的回报率，以满足投资者或债权人。在计算加权平均资本成本（WACC）时，风险是一项关键的可变参数，风险越高，加权平均资本成本（WACC）越高。

¹ 语言版本由国际机场委员会（ACI）提供。

2. 讨论

2.1 机场有权获得合理的回报率，以确保为新建或扩建的基础设施融资，并回报其股东。由于几乎不再可能进行公众筹资，私人募股和信贷成为资金的主要来源。

2.2 为确保未来对机场基础设施的投资，应保持私人 and 机构投资者对机场的信心，仍将机场视为具有吸引力的投资目标，这一点很重要。对机场可获得的回报率引入规范性和具体的指导方针，可能损害投资者的信心。

2.3 在计算回报率时应用的任何方法应具体考虑和划分非航空收入对机场总体财务业绩的贡献。由于非航空收入并非来自航空器运营者，故而不受任何利润率限制的限制。

2.4 就其本身而言，机场并非低风险企业。它们完全承担航空业的风险，而航空业对外部环境十分敏感，迫使其频繁重订业务模型和策略，这会立即对机场产生影响。机场应对不利发展情形的能力相当有限，原因在于机场与航空器不同，其基础设施无法轻易退出使用。

2.5 无论基础设施的使用程度如何，机场都持续产生成本，且无论市场趋势如何或航空业面临何种挑战，机场都继续维持最高的安全和技术标准，并采用最严格的安保措施。

3. 结论

3.1 从上述讨论中，可得出下列结论：

- a) 各国在行使其经济监督职能时，应在个案基础上决定是否必要和如何决定机场的合理回报率。
- b) 国际民航组织（ICAO）应审议另行编写指导材料，以论述对评估服务提供者的合理资产回报率提供备选方法的必要性，因为已有大量经济文献对这一主题作出了论述。

4. 会议行动

4.1 请会议审议和采纳第 3 段中的各项结论。