



مؤتمر اقتصاديات المطارات وخدمات الملاحة الجوية

مونتريال، ١٥ إلى ٢٠/٩/٢٠٠٨

مشروع التقرير المتعلق بالبند ٢-٢ من جدول الأعمال

البند رقم ٢: المسائل المحددة ذات الصلة باقتصاديات المطارات وإدارتها

٢-٢: أساس التكلفة لحساب الرسوم

ملاحظة — قسم النظر في هذا البند الى جزئين اثنين هما (١) أساس التكلفة الوحيد للرسوم المختلفة، و (٢) معدل العائد.

الجزء الأول — أساس التكلفة الوحيد للرسوم المختلفة

١-٢-٢ الوثائق

تناولت الأمانة العامة (WP/8) مسألة استخدام أساس وحيد للتكلفة لتغطية مجموعة شتى من الرسوم. ومن شأن هذه المرونة الإضافية أن تسمح لمشغلي المطارات بتعديل رسوم المحطات ومن تحديد أساس وحيد للتكلفة أو بضعة أسس للتكلفة. بيد أنه في ضوء أوجه الخلق التي أثّرت حول مدى اتفاقها مع المبادئ المنصوص عليها في الوثيقة Doc 9082 خلصت تلك الورقة إلى أنه، في ظل ضمانات ملائمة، يمكن تطبيق مبدأ ارتباط التكاليف برسوم المطارات على مستوى آخر غير المعمول به حالياً. وقد اقترحت في هذا الصدد تعديلات معينة على الوثيقة Doc 9082.

وسلّطت الولايات المتحدة الأضواء (WP/33) على أوجه القصور المحتملة في نهج تخصيص التكاليف وتحديد الرسوم الذي أخذت به الأمانة العامة للإيكاو (WP/8). واقترحت هذه الورقة نهجا بديلا وتعديلا ذات صلة للوثيقة Doc 9082 من شأنه أن يشجعها على تخفيض التكاليف ذات الصلة في عدد أقل من فئات التكاليف لا يمكن أن يكون أكثر اتساقا مع الإرشادات القائمة. ويتيح هذا النهج المرونة في تحديد الرسوم والمشار إليها في ورقة العمل (WP/8) بينما يحض في الوقت نفسه من أوجه القصور المحتملة المتمثلة في وجود عدد كبيرا من العناصر المستقلة لتحديد الرسوم.

وأقرت الدول أفريقية البالغ عددها ٥٣ دولة (WP/60) أنه ينبغي أن تتسم نظم تحديد الرسوم بالمرونة بما يسمح لمشغلي المطار من تلبية احتياجات جميع فئات المنتفعين مع توخي الضمانات الملائمة الضرورية لعدم التمييز ولتحقيق الشفافية.

وأعربت منظمة السياحة العالمية (WP/22) عن دعمها للشفافية ولعدم التمييز مع توزيع العبء توزيعا عادلا بين الفئات المختلفة من المسافرين وبين المسافرين والشحن.

ورأى مجلس المطارات الدولي (WP/30) أن المطارات تحتاج لوجود نظم مرنة لتحديد الرسوم بغية الاستجابة لديناميات صناعة الطيران واحتياجات المنتفعين من المطارات. وإن رفع مستوى مبدأ ارتباط التكاليف بالرسوم إنما يبسط نظام تحديد الرسوم ويدخل عنصرا تجاريا في عملية تحديد الرسوم. وقد يكون من الضروري إيجاد ضمانات مناسبة تقاديا لعدم التمييز وتوخي الشفافية ولكن لم يلزم وجود اتفاق بشأن الرسوم بين مقدمي الخدمات والمنتفعين منها.

مالي (WP/42 - ورقة معلومات) انظر الفقرة ١-٢-١.

٢-٢-٢ المناقشة

١-٢-٢-٢ تم التوصل إلى توافق آراء عام بشأن الرغبة في منح مزيد من المرونة لمشغلي المطارات في تحديد رسوم المطارات، على سبيل المثال من خلال تجميع أساس التكاليف في بعض الحالات. غير أنه ونظرا للشواغل المعبر عنها إزاء ارتباط التكاليف بالرسوم، والشفافية وإمكانية وقوع حالات تمييز التي يمكن أن تنجم عن هذه الممارسات، وافق المؤتمر على أنه ينبغي اقتران هذه المرونة بالضمانات بخصوص المشاورات والاتفاقات مع المنتفعين قدر الإمكان.

٢-٢-٢-٢ وافق المؤتمر على عدم إدخال أي تغييرات على الفقرة ٢٣ من الوثيقة Doc 9082 وإضافة فقرة فرعية جديدة تحمل رقم (٤) في الفقرة ٢٢، على النحو الوارد في ورقة العمل WP/33 ووفقا للتعديلات المقترحة خلال المناقشة.

٣-٢-٢ التوصية

١-٣-٢-٢ استنادا إلى الوثائق المعنية والمناقشات اللاحقة بشأن الأساس الوحيد للتكلفة للرسوم المختلفة في إطار البند ٢-٢ من جدول الأعمال، اعتمد المؤتمر التوصية التالية:

التوصية ٥ - الأساس الوحيد لحساب تكلفة الرسوم المختلفة

يوصي المؤتمر بما يلي:

- (أ) يجوز للدول أن تنتظر في ضرورة منح مشغلي المطارات مزيد من المرونة فيما يخص تحديد الرسوم، من خلال تجميع أسس التكاليف في بعض الحالات على سبيل المثال؛
- (ب) ينبغي للإيكاو أن يعدل الوثيقة Doc 9082 لتحقيق مزيد من المرونة فيما يخص تحديد رسوم المطارات.

الجزء الثاني - معدل العائد

٤-٢-٢ الوثائق

عرضت الأمانة العامة (WP/9) أسلوبا محتملا لتحديد معدل عائد "معقول" ورغم أن الوثيقة Doc 9082 لا تتص على أي تفاصيل بشأن هذا الموضوع، فإنه ينبغي أن يكون لدى الدول تعريف واضح بخصوص تحديد معدل معقول للعائد لمقدمي الخدمات، إلى جانب منهجية لتقييمه. ويشكل متوسط التكلفة المرجح لرأس المال أسلوبا شائع الاستعمال لتحديد معدل معقول للعائد للشركات كثيفة رأس المال، مثل المطارات ومقدم خدمات الملاحة الجوية. ونظرا لتعقيد هذه المسألة وطابعها الفني، خلصت الورقة إلى أنه ينبغي أن تضع الإيكاو إرشادات إضافية بشأن هذا الموضوع.

رأى مجلس المطارات الدولي (WP/31) أن أي إرشادات صادرة عن الإيكاو بشأن تحديد معدل معقول للعائد لا ينبغي أن تكون إلزامية أو محددة فيما يخص المنهجيات أو التفاصيل الفنية. ويعتبر المتوسط المرجح لتكلفة رأس المال منهجية معترف بها، بل هي مجرد طريقة ممكنة من عدة طرق لتحديد معدل العائد. وينبغي أن يترك للدول مسألة البت في كيفية تحديد معدل معقول للعائد على أساس دراسة كل حالة على حدة وفق لمبادئ المراقبة الاقتصادية. وعند احتساب معدل معقول للعائد، ينبغي الأخذ في الاعتبار درجات الخطورة المختلفة والتي يمكن أن تكون هامة التي تتعرض لها المطارات.

رأت الرابطة الدولية للنقل الجوي (WP/49) أن هناك تباينات كبيرة في ظروف الأسواق بالنسبة لمقدمي الخدمات كل على حدة. وبصرف النظر عن المنهجية المتبعة في احتساب معدل العائد، ينبغي التركيز أكثر على العلاقة بين الخطر ومعدل العائد المسموح به.

قدمت مالي (WP/42 - ورقة معلومات) بعض المعلومات المتعلقة بهذا البند (انظر الفقرة ٢-١-١).

٥-٢-٢ المناقشة

١-٥-٢-٢ وافق المؤتمر على أن تشمل مناقشته لموضوع معدل العائد جانبي المطار وخدمات الملاحة الجوية، بالرغم من أن هذا الجانب الأخير أدرج في البند ٢-٣ من جدول الأعمال.

٢-٥-٢-٢ حظي الهدف من الاقتراحات الواردة في ورقة العمل WP/9 وقيمتها بتأييد عام في تناول هذه المسألة بالنسبة للمطارات ومقدمي خدمات الملاحة الجوية. وركزت المناقشات على اقتراحين محددين هما اقتراح عما إذا كان ينبغي تعديل الوثيقة Doc 9082 لمعالجة العلاقة بين الخطر الذي يواجهه مقدمو الخدمات ومعدل المعقول للعائد (على النحو المقترح في ورقة العمل WP/49)؛ واقتراح آخر عن ضرورة قيام الإيكاو بأعمال أخرى لإعداد إرشادات إضافية.

٣-٥-٢-٢ ونظرا لأنه لم يُعرب عن أي رأي بشأن الاقتراح الأول (WP/49)، قرر المؤتمر عدم إدخال أي تعديل على الجزء ذي الصلة من الوثيقة Doc 9082 بهذا الشأن. وبالنسبة للاقتراح الثاني (WP/31)، فبالرغم من أن ثمة تحذير بأنه لا ينبغي أن تكون إرشادات الإيكاو جد إلزامية بالنسبة للدول، كان هناك تأييد عام أن قيام الإيكاو بوضع إرشادات إضافية يمكن أن تفيد الدول في تناول هذه المسألة المعقدة. ووافق المؤتمر، بموافقتهم على أن ضرورة قيام الإيكاو بمزيد من الأعمال، بأنه ينبغي أن يركز الهدف من هذه الأعمال على كيفية تقييم عنصر المخاطرة وقيمة الأصول في إطار تحديد معدل معقول للعائد. وكان هناك إقرار بوجود مجموعة كبيرة من المؤلفات يمكن الاطلاع عليها في هذا الشأن، التي ينبغي الرجوع إليها فيما يخص الأعمال التي ستقوم بها الإيكاو.

٦-٢-٢ التوصية

١-٦-٢-٢ استنادا إلى الوثائق المعنية والمناقشات اللاحقة بشأن معدل العائد، التي تغطي البندين ٢-٢ و ٢-٣ من جدول الأعمال، اعتمد المؤتمر التوصية التالية:

توصية ٦ — معدل العائد للمطارات وخدمات الملاحة الجوية

يوصي المؤتمر بما يلي:

(أ) ينبغي للدول، عند أداء مهمتها المتعلقة بالمراقبة الاقتصادية، أن تعرّف بوضوح، عند الضرورة وفي ضوء الظروف الوطنية، ما هو المعدل المعقول للعائد على الأصول التي يتحقق لمقدمي الخدمات التابعين لها؛

(ب) ينبغي أن تضع الإيكاو إرشادات إضافية بشأن المنهجيات المحتملة لتقييم عنصر المخاطرة وقيمة الأصول في إطار تحديد مع معدل معقول للعائد.

- انتهى -