



机场与航空服务经济会议

蒙特利尔，2008年9月15日至20日

议程项目2：与机场经济和管理有关的具体问题

2.2：收费的成本基础

2.3：成本分摊和收费制度

成本基础、成本分摊和收费制度

（由国际机场委员会（ACI）提交）

摘要

为应对航空业的动态发展和机场用户的需求，机场需要制订灵活的收费制度。提高收费与成本的相关程度，可简化收费制度，在设定收费时引入商业因素。为保证非歧视和透明度，可能有必要采取适当的防范措施，但不会达到要求提供者和用户就收费达成一致的程度。乘客服务费与机场的乘客处理成本相关，其定义和应用应具有最大的灵活性，以推动以商业性方法处理提供者/用户关系。

会议行动载于第5段。

1. 引言

1.1 机场向用户提供各种收费服务，包括跑道、停机位、登机架、航站、保安和其他服务。视所提供的服务类型，收费与或航空器相关，或与乘客相关。这些费用分别以每架航空器和每位乘客为基础收取。

1.2 机场可能偏向于采取单一成本基础，将各类收费整合为单一收费，而非对各类服务单独收费。此外，机场可能会在不同程度上界定与处理乘客有关的成本，可能会导致收费方式从按每架航空器收费变成按每位乘客收费。

¹ 语言版本由国际机场委员会（ACI）提供。

2. 讨论

2.1 机场收费已演变成一项重要的商业工具，用以吸引新的航空器运营者或新的航空服务。简化收费结构，不用逐项列出机场提供的每项服务并单独收费和核算，将使机场和航空器运营者获益。第 9082 号文件第 26 v) 段鼓励将单一成本基础原则用于着陆和起飞收费。机场层面应考虑应用此原则，尤其是中小型机场。

2.2 国际民航组织的政策要求机场用户收费与成本相关，并允许在这些收费上获得合理回报率。这样，机场在实际收费水平上的竞争空间有限。因而，最重要的一点是，机场可灵活调整收费，以有效利用机场设施，并使得航空器运营者获益，后者更希望与航空器有关的收费较低，以最小化其固定成本。

2.3 乘客服务费应与整座机场处理乘客的总体成本，而非仅仅特定设施的使用，相关。鉴于与乘客和航空器有关的收费仍与成本相关，有必要提高每项成本基础内部及其之间的灵活性，使得航空器运营者的成本更易变，以在一定程度上抵销其风险。机场将从保留原本可能被中止的航空服务，或推出原本可能不会推出的新服务中获益。

2.4 用户协商可作为一种防范手段，以避免因成本相关性的提高而可能产生的不公平。该协商中应用的用户协商原则不同于谈判，不要求双方达成一致。所有各方都达成一致不太可能，因而可能会阻碍从机场及其用户灵活性的提高中所获得的收益。

3. 结论

3.1 从以上讨论，可以得出下列结论：

- a) 各国可考虑在机场层面，而非单项收费层面上应用成本相关性原则，允许机场提供者在与所有用户协商之后，将单一成本基础用于多项服务和收费。
- b) 各国应允许机场运营者更灵活地定义乘客服务费的成本基础，从严格的航空方/地面方的角度转向更实用和基于流程的举措。
- c) 国际民航组织应修订第 9082 号文件，以适应使用单一成本基础时的更多灵活性，并扩大乘客服务费的范围。

4. 政策修订建议

4.1 根据第 3.1 c) 段的结论，建议修订第 23 viii) 分段，并在第 9082 号文件第 28 段中新增首句，如下：

机场收费制度

23. 委员会建议，收费制度……

viii) 在应用所有收费方法时，应保持最大的灵活性，以在出现改进技术时加以采用适应所出现的新商业举措，和与所涉各方协商后，视情况所定的防范措施，以及该收费方法的适用范围。

乘客服务费

28. 在不影响第 23 viii)段的前提下，委员会建议，乘客服务费应与乘客处理成本相关，包括由此产生的安保成本（除非另行收取安保费）。委员会认识到，收入……

5. 会议行动

5.1 请会议：

- a) 审议和采纳第 3.1 段的结论；并
- b) 审议和核准第 4.1 段中对 9082 号文件的修订建议。

—完—