



مؤتمر اقتصاديات المطارات وخدمات الملاحة الجوية

مونتريال، ١٥ إلى ٢٠/٩/٢٠٠٨

- البند رقم ٢ : موضوعات محددة متعلقة باقتصاديات وإدارة المطارات
٢-٢ : أساس التكلفة لغرض تحميل الرسوم
البند رقم ٣ : موضوعات محددة متعلقة بإدارة واقتصاديات خدمات الملاحة الجوية
٢-٣ : أساس التكلفة لغرض تحميل الرسوم

معدل العائد للمطارات وخدمات الملاحة الجوية

(ورقة مقدمة من المجلس الدولي للمطارات "ACI")

الملخص

لا يجب أن تكون أية مادة استرشادية صادرة من المنظمة الدولية للطيران المدني (إيكاو) بشأن تحديد معدل عائد معقول مجرد مادة مألوفة أو محددة فيما يتعلق بمنهجيات أو تفاصيل فنية محددة. كما يعتبر المعدل المرجح لتكلفة رأس المال (WACC) بمثابة منهجية معترف بها، إلا إنه يمثل طريقة واحدة محتملة من بين طرق عديدة لتحديد معدل العائد. وبالتالي، يتعين على الدول أن تقرر ما إذا كان من الممكن تحديد معدل عائد معقول وفقاً لكل حالة بالتوافق مع مبادئ المراقبة الاقتصادية وكيفية تحديد ذلك. ولهذا، فعند حساب أي معدل عائد معقول، يجب الأخذ في الاعتبار الدرجات المختلفة والهامة إلى حد كبير للمخاطر التي تتعرض لها المطارات. يمكنكم الاطلاع على الإجراءات المتخذة أثناء المؤتمر في الفقرة ٤.

١ - المقدمة

١-١ تتطلب بعض الشركات كثيفة رأس المال مثل المطارات معدل عائد مماثل لتكلفة رأس المال أو معدل أعلى من أجل تلبية احتياجات المستثمرين أو الدائنين. وتعتبر المخاطر عبارة عن معايير متغيرة أساسية لاحتساب المعدل المرجح لتكلفة رأس المال والذي سيزداد مع ارتفاع نسبة المخاطر.

¹ تم تقديم جميع النسخ المقدمة باللغات المختلفة من قبل المجلس الدولي للمطارات.

٢- النقاط المعروضة للمناقشة

١-٢ يخول للمطارات حق الحصول على معدل عائد معقول من أجل ضمان تمويل بنية تحتية جديدة أو توسيع البنية التحتية الحالية ومن أجل منح بعض المكافآت لحملة الأسهم. تعد الأسهم العادية الخاصة ومبالغ الائتمان عبارة عن المصدر الأساسي لرأس المال، حيث أن التمويل العام لم يعد متوفراً في الوقت الحالي.

٢-٢ لضمان الاستثمارات المستقبلية في البنية التحتية للمطار، من الأهمية بمكان أن يحافظ المستثمرين - في صورة أفراد أو شركات - على ثقتهم في المطارات كأهداف لجذب الاستثمارات. علاوة على ذلك، قد يؤدي تقديم إرشادات مألوفة ومحددة بشأن معدل العائد المسموح للمطارات أن تقوم بتحقيقه إلى الإضرار بثقة المستثمر.

٣-٢ ويجب أن تأخذ أية منهجية مطبقة لحساب معدل العائد في الاعتبار مساهمة الإيرادات غير المتعلقة بحركة الطيران في الأداء المالي الشامل للمطار، حيث أنه لا يجب أن تخضع أية إيرادات غير متعلقة بحركة الطيران إلى أية قيود على الربحية، طالما أنها غير مستمدة من مشغلي الطائرات.

٤-٢ لا تعتبر المطارات شركات تجارية معرضة لنسبة منخفضة من المخاطر في حد ذاتها، وإنما هي خاضعة بالكامل لصناعة الخطوط الجوية والتي تتعرض إلى العديد من الظروف الخارجية التي تجبرها في كثير من الأحوال على العودة إلى نماذج واستراتيجيات الأعمال التي تؤثر على المطارات بصورة مباشرة. كما أن قدرة المطارات على الرد على التطورات السلبية تعتبر محدودة بعض الشيء، نظراً لأن البنية التحتية للمطارات لا يمكن تعطيلها بسهولة، بعكس الطائرات.

٥-٢ لا تزال المطارات تتكبد التكاليف بغض النظر عن مستوى استخدام البنية التحتية وبصرف النظر عن اتجاهات السوق أو تحديات صناعة الخطوط الجوية، حيث تحافظ المطارات أيضاً على تحقيق أعلى نسبة من معايير السلامة والمعايير الفنية وتواصل تطبيق أكثر معايير الأمن صرامة.

٣- الاستنتاجات

١-٣ بناءً على النقاط السابقة المطروحة للمناقشة، يمكننا استخلاص الاستنتاجات التالية:

(أ) في ضوء أداء وظيفة المراقبة الاقتصادية، يتعين على الدول أن تقرر - وفقاً لكل حالة - ما إذا كان من الممكن تحديد معدل عائد معقول للمطارات وكيفية تحديد هذا المعدل.

(ب) ينبغي على المنظمة الدولية للطيران المدني أن تقوم باستعراض مدى ضرورة وضع مواد استرشادية إضافية بشأن المنهجيات المحتملة لتقييم أي معدل عائد معقول على الأصول من مقدمي الخدمات، ذلك أنه لا يزال هناك مواد مطبوعة اقتصادية متوفرة وكافية بخصوص هذا الموضوع.

٤- الإجراءات المتخذة من قبل المؤتمر

١-٤ يرجى من المؤتمر القيام باستعراض الاستنتاجات الواردة في الفقرة ٣ والإقرار بها.

— انتهى —