



## РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

### КОНФЕРЕНЦИЯ ПО ЭКОНОМИКЕ АЭРОПОРТОВ И АЭРОНАВИГАЦИОННОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ

Монреаль, 15–20 сентября 2008 года

Пункт 2 повестки дня.	Конкретные проблемы экономики аэропортов и управления ими
Пункт 2.2 повестки дня.	Стоимостная основа сборов
Пункт 3 повестки дня.	Конкретные проблемы экономики аэронавигационного обслуживания и управления им
Пункт 3.2 повестки дня.	Стоимостная основа сборов

#### НОРМА ДОХОДНОСТИ УСЛУГ, ПРЕДОСТАВЛЯЕМЫХ АЭРОПОРТАМИ И АЭРОНАВИГАЦИОННЫМИ СЛУЖБАМИ

(Представлено Международным советом аэропортов (МСА))

#### АННОТАЦИЯ

Любые инструктивные материалы ИКАО по определению разумной нормы доходности не должны носить обязательного характера или содержать конкретные указания относительно методики или технических деталей этой процедуры. Признанной методикой по определению нормы доходности является методика, в основу которой положена средневзвешенная стоимость капитала, но это всего лишь один из нескольких способов расчета нормы доходности. Государства сами должны решать, определять ли им, и как определять разумную норму доходности в каждом конкретном случае, руководствуясь принципами экономического контроля. При расчете разумной нормы доходности следует принимать во внимание различные риски, с которыми сталкиваются аэропорты, а также степень их серьезности.

Действия Конференции указаны в параграфе 4.

#### 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Компании с интенсивными капитальными затратами, каковыми являются аэропорты, нуждаются в норме доходности равной стоимости их капитала или превышающей ее, чтобы удовлетворить интересы инвесторов или кредиторов. Риск является ключевым переменным

<sup>1</sup> Перевод выполнен в МСА.

параметром при расчете средневзвешенной стоимости капитала. При этом величина его растет по мере увеличения риска.

## 2. ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

2.1 Аэропорты имеют право на разумную норму доходности, чтобы иметь возможность финансировать новую или расширенную инфраструктуру и выплачивать дивиденды своим акционерам. Частный капитал и кредиты являются основным источником финансирования, поскольку возможность государственно финансировать в настоящее время ничтожно мала.

2.2 Для обеспечения будущих инвестиций в инфраструктуру аэропортов важно, чтобы частные и институциональные инвесторы сохраняли веру в инвестиционную привлекательность аэропортов. Вынесение каких-то предписывающих или конкретных рекомендаций относительно того, какую норму доходности разрешать генерировать аэропортам, может поколебать эту уверенность инвесторов.

2.3 Любая методика, применяемая при расчете нормы доходности, должна отдельно учитывать поступления от услуг, не связанных с аэронавигационным обеспечением полетов, в общей структуре финансовых показателей работы аэропортов. Поступления от услуг, не связанных с аэронавигационным обеспечением полетов, не подлежат ограничению в отношении уровня доходности, поскольку эти доходы поступают не за счет эксплуатантов воздушных судов.

2.4 Аэропорты вряд ли можно назвать предприятиями с низкой степенью риска. Они полностью зависят от авиакомпаний, которые очень чувствительны к изменению внешних обстоятельств, и в связи с этим часто бывают вынуждены пересматривать свои бизнес-модели и стратегии, что сразу же отражается на работе аэропортов. Способность аэропорта как инфраструктуры быстро реагировать на негативные воздействия довольно ограничена. В отличие от воздушного судна аэропорт невозможно просто вывести из эксплуатации.

2.5 Аэропорты продолжают нести расходы, независимо от уровня использования инфраструктуры. К тому же, независимо от рыночных тенденций и трудностей, которые испытывает индустрия авиаперевозок, они продолжают придерживаться в своей работе самых высоких норм техники безопасности, технических стандартов и самых строжайших мер безопасности.

## 3. ВЫВОДЫ

3.1 Из вышеприведенного обсуждения можно сделать следующие выводы:

- a) В рамках своих обязанностей по исполнению функции экономического контроля, государствам в каждом конкретном случае следует принимать решения, относительно необходимости определения для аэропортов разумной нормы доходности и методов её расчета.
- b) ИКАО следует рассмотреть необходимость разработки дополнительных справочных материалов по методологии определения разумной нормы доходности, получаемой от поставщиков услуг, поскольку по этому предмету уже имеется достаточное количество литературы.

4. **ДЕЙСТВИЯ КОНФЕРЕНЦИИ**

- 4.1 Конференции предлагается рассмотреть и принять выводы параграфа 3.

— КОНЕЦ —