



## 国际民用航空组织秘书长塔耶布·谢里夫博士 在 2009 年中国民航发展论坛上的致词

(2009 年 5 月 14 日至 15 日，北京)

“全球航空业在安全、开放和绿色的运营环境中稳步发展”

我深感荣幸地向各位享有盛名的来宾致词，探讨航空运输业面临的总体挑战，即如何在举步维艰的经济和运营环境下确保可持续增长。

增长的概念本身似乎格外不合时宜，因为整个世界正在与有史以来最严重的一次衰退奋力抗争。大部分市场的业务量都在下降，许多航空公司要么消失无迹，要么申请破产，而大部分航空公司面临收入和盈利节节下跌，不得不减少运营。航空旅行的需求日益疲软，也对所有利害攸关方引起了重大的连锁反应，无论是航空器制造商还是服务提供者，亦或是旅行和旅游部门，都受到波及。

然而，航空运输业从来都是韧性十足。在明年预期恢复增长之后，我们对中国和亚太地区预测的长期前景是，该地区总体客运业务量每年将按 5.5% 的平均比率增长，直至 2025 年。这意味着届时每年将有近 2.9 亿旅客。

中国航空业务市场的增长速度之快，在世界上名列前茅。过去几年，客运业务量的平均年度增长率超过了 15%。中国在货运业务领域也领导群雄。中国还在快马加鞭地发展航空运输的运力、新机场、空中航行服务和空中交通管理的基础设施。

在中国庆祝其民航诞生六十周年之际，既会对其成就感到自豪，也会对未来充满信心；如同世界其他国家，未来始于今日，始于采取切实有效的措施，改进航空运输系统的总体效率和可持续性。

对于我们所有人而言，安全必须始终是至高无上的优先。2008 年，世界各地的定期航班发生了 11 起旅客死亡的航空器事故，与 2007 年的事故数目相同，但死亡人数较低。事实上，鉴于每年有超过 2500 万次定期航班飞行，做到这一点实属不易。

这一成就归功于航空业界所有成员的一致奉献与合作。国际民航组织普遍安全监督审计计划大力推动了各国和各利害攸关方进一步提高其设施和流程的总体安全水平。普遍安全监督审计计划问世已达十年之久，明年将逐步退出舞台。我们现在必须考虑如何推出连续监测做法，即 CMA。这将要求各国进一步参与收集数据和采取后续行动，但该做法将显著提高我们集体进行实时监督和提高安全水平的能力。

提高航空安全的另一相关做法就是加强每个成员国的监管框架，促进全面实施和执行国际民航组织的标准、程序和指导材料，并迅速解决出现的安全问题。安全文化必须贯穿于航空运输业务的方方面面，

植根于民航局、航空公司、机场和其他每一个有关的利害攸关方。我们深感鼓舞地看到，国家安全方案正在得到发展，类似安全管理体系的举措在政府机构和业界都在获得成功。

任重而道远，我们仍须开展更多的工作。我们必须特别强调诸如保护安全数据收集和处理系统等领域。我们必须减少跑道侵入，这是阻碍我们显著改进总体安全的一大障碍。我们还必须应对今后的岁月里我们将面临的一大挑战，这就是技能人员的匮乏。国际民航组织已经就此制定了一项四点行动计划，以协助各成员国保持培训高标准，明年还将主持一个关于下一代航空专业人员的专题讨论会。

我还非常高兴地宣布，明年将在国际民航组织召开一次独特的高级别安全会议，这将是一次良机，让我们全面审查对安全的种种挑战，以及我们必须设想的解决之道。我们始终如一的目标就是要为实施全球航空安全计划及其各项要素营造合作氛围，如能将其付诸实施，将大大增强世界范围的安全。我强烈鼓励大家出席这一会议，并为这一会议作出贡献。

提高航空器运行效率的必要性，是这些活动以及其他活动的核心所在。最新的一项举措就是及早实施基于性能的导航。基于性能的导航，即 PBN，涉及到从常规的陆基导航设备和程序到星基导航设备和区域导航程序的重大转变。基于性能的导航更加精确，便于制定明确的性能要求，进而可在两个特定点之间实现更短、更直达的航路，以及更高效的起降。这就减少燃油消耗、机场和空域的拥挤以及航空器的温室气体排放。总而言之，基于性能的导航有助于进一步改进全球航空运输系统的安全、效率和可持续性。

我们越早实施基于性能的导航，我们将越早得到其巨大益处。这一点已经得到 2007 年国际民航组织大会第 36 届会议的认可，大会督促本组织所有成员国在 2009 年前要有基于性能导航的实施计划。

我们已经在国际民航组织基于性能的导航手册当中明确阐述了基于性能导航的概念，现可提供一份经协调的行动计划，以协助各国按照国际民航组织的标准实施基于性能的导航。国际民航组织各地区办事处，包括驻曼谷地区办事处，都已经建立了由各国参与的基于性能导航的工作队；由各国和业界伙伴组成的全球基于性能导航的工作队正在处理有关实施基于性能导航的许多事项。

美国的“下一代航空运输系统 (NextGen)”和欧洲的“单一欧洲天空空中交通管理研究 (SESAR)”之未来的空中航行系统，都是以应用基于性能的导航为基础的，并且支持国际民航组织全球空中航行计划，以确保全球协调统一和标准化。但是我们必须雷厉风行、果断行事。因此，我们已督促国际民航组织在本地区以及世界各地的所有成员国勤奋努力，大力实施基于性能的导航计划。

在此方面，我谨祝贺并感谢中国在亚太地区应用基于性能导航的概念方面发挥了领导作用。4 月 26 日，国际民航组织和中国签署了一份意向书，在北京建立飞行程序项目。之所以选择这一地区实施第一个飞行程序项目，是因为该地区的业务量增长颇为可观。这一项目的特点之一就是帮助实施基于性能的导航。正式的签字仪式可能将在 10 月召开的民航局长会议上举行，我鼓励所有国家加入这一方案。

我到目前为止一直在谈如何以安全有效的方式应对增长问题。我们还必须以一种对环境可持续的方式来处理这一问题。航空业面临着与日俱增的压力，要求其减少碳足迹，成为更绿色化的行业。在座的各位都了解我们在过去 30 年中为提高航空运输业务的能源效益所取得的长足进展。我们也知道，由于在这一领域增长的速度超过了进展的步伐，我们的进展是不够的。

大会第 36 届会议设立的国际航空与气候变化组正在制定一项雄心勃勃的行动计划，以处理温室气体排放问题，并将在两周后举行的其第四次也是最后一次会议上提交讨论。国际民航组织理事会将在 6 月份审查有关报告。此后定于 10 月举行的一次高级别会议将重点讨论这一计划，由此形成的结论和建议将构成 12 月在哥本哈根举行的联合国气候变化框架公约缔约方大会上航空业立场的基础。

我们和各国以及航空业界一起辛勤工作，提出了我们的共同观点，即国际航空排放应该继续通过国际民航组织予以管理。过去，这一进程是行之有效的，今后，这一进程也将产生更多的益处。这是一项屡经考验的方法，反映了航空部门与众不同的特点。

归根结底，在迎接所有挑战时，我们成功的最佳保障就是顺应国际航空的固有性质，并肩工作。我们必须协调合作，向前迈进。对于许多国家而言，这就意味着通过地区组织和地区一体化进行协作。

这一战略的明智之处已在一年前在蒙特利尔国际民航组织总部举行的地区组织专题讨论会上得到了阐述。专题讨论会得出的结论是，地区组织是一个积极的现实，朝着进一步的地区管理迈进，正是大势所趋。

地区组织便于集中资源、降低成本，而在我们面临的困难条件下，此乃一项关键因素。地区组织的优势在安全监督领域最为明显，但也可在其他领域，例如提供空中航行服务、保安或环境政策等领域发挥其优势。

此外，地区组织还通过支持合并现有规则，制定通用规则，或者建立地区监管框架，来推动自由化进程。地区一体化可以为处理各种事项，例如所有权和控制权这一妨碍全球民用航空发展的因素，提供更大的灵活性。

女士们，先生们，毋庸置疑，今后的岁月里我们将面临着众多挑战。这一论坛将触及其中许多项挑战，我本人期待着主持一个专家组讨论，探讨如何以最佳方式确保航空业的可持续增长。