



工 作 文 件

第十一届统计专业会议

2022 年 4 月 4 日至 8 日，虚拟会议

议程项目 5：关于正在进行的分析项目的报告

航空竞争力工作组（ACWG）

（由秘书处提交）

执行摘要

本工作文件报告了 2021 年 6 月航空数据和分析专家组第三次会议（ADAP/3）设立的航空竞争力工作组（ACWG）的工作。航空竞争力工作组的任务是制定方法和数据来源，以得出全球航空竞争力指数，该指数将用于衡量一个国家创造和维持其民用航空部门价值的的能力。本文件还介绍了航空竞争力工作组的工作范围以及制定航空竞争力定义和衡量方法的进展情况。

专业会议的行动在第 4 段。

参考文件：	Doc 10139 号文件：《大会第四十届会议》—《经济委员会报告》 ADAP/3-WP/9：《航空数据和分析专家组第三次会议报告 — 关于拟议的全球竞争力指数的技术建议》 航空数据和分析专家组第三次会议报告（ADAP/3，黄色封面） AT-SD/224-1 号决定摘要 AT-WP/2195 号文件
-------	--

1. 引言

1.1 在国际民航组织大会第四十届会议期间，阿拉伯联合酋长国提议拟定一个全球航空竞争力指数，按国家来独立和详细地衡量航空部门的绩效，这将有助于决策者确定需要改进或优先排序的领域（参见 Doc 10139 号文件 36.1 段）。根据大会第四十届会议的决定，秘书处于 2021 年 6 月向航空数据和分析专家组第三次会议（ADAP/3）提交了关于拟议的全球航空竞争力指数的技术建议。这一举措得到了广泛支持，专家组同意设立航空竞争力指数工作组（ACWG），负责拟定全球航空竞争力指数的方法和数据来源。

1.2 航空竞争力指数工作组（ACWG）由来自 7 个成员国和 4 个国际组织的 19 名成员和观察员组成。成员名单见附录。航空竞争力指数工作组自成立以来已经举行了 4 次会议，以明确其工作范围、时间表、方法和可交付成果。

2. 工作范围

2.1 在确定工作范围时，航空竞争力指数工作组认识到定义一个国家的航空竞争力存在不同的观点，在制定指标时应明确确定通过竞争力衡量要实现的目标。航空竞争力指数工作组普遍认为，竞争力指数的目标是衡量一个国家的航空绩效及其创造并维持该部门价值的的能力。使用标准方法衡量航空竞争力将有助于各国学习成功经验，并采取适当行动提高其竞争力并最佳利用航空的社会经济效益。

2.2 鉴于上述情况，航空竞争力指数工作组通过了以下职权范围（TOR）：

- a) **定义航空部门竞争的概念：**航空竞争力指数工作组将审查现有的竞争力定义，并提出最适合满足衡量民用航空运输部门竞争力目标的定义；
- b) **竞争支柱：**航空竞争力指数工作组将审查可被视为不同利益攸关方（监管机构、航空公司、机场和空中航行服务提供者）航空竞争力指标的不同支柱，并为每个利益攸关方推荐支柱；
- c) **指标：**航空竞争力指数工作组将考虑不同的可能指标来衡量每个已确定的航空竞争力支柱下的绩效，并为每个支柱推荐衡量指标；
- d) **方法：**航空竞争力指数工作组将审查为已确定的支柱分配不同分数和权重的影响，并为衡量航空竞争力建议采用差分或统一的计分权重系统；
- e) **数据可用性：**在开展活动时，航空竞争力指数工作组将考虑可使用的潜在数据源、获取数据的成本和难易程度，并推荐对各国和所有利益攸关方产生最小行政负担的数据源；
- f) **验证：**航空竞争力指数工作组将对确定的支柱和指标进行验证，并将验证结果提供给航空数据和分析专家组供其批准；和
- g) **全球航空竞争力指数：**经国际民航组织航空运输委员会批准后，航空竞争力指数工作组将制定一份方法文件，协助各国和利益攸关方衡量其民用航空部门的竞争力状况。

2.3 关于确定指数的潜在指标，航空竞争力指数工作组承认需要访问不同来源的数据，同时确保各国可以访问这些数据，并且更新的范围和频率足以满足相关指标的需要。实施前也要对方法进行验证。

3. 制定全球航空竞争力指数

3.1 首先，工作的重要起始步骤是确定航空竞争力的定义并查明须衡量的方面。在这方面，航空竞争力指数工作组探讨了世界经济论坛和经济合作与发展组织（OECD）等其他组织在不同方面对竞争力的定义，它们分别在生产力和绩效方面保持一致。

3.2 考虑的其他来源包括与国际航空运输协会（IATA）¹监管竞争力报告和经合组织制定的服务贸易限制指数（STRI）²相关的方法文件和简报。服务贸易限制指数是一个独特的、基于证据的工具，它提供了有关影响各国 22 个部门的服务贸易的法规方面的信息，这些部门占全球服务贸易的 80% 以上。

3.3 考虑到各个相同方面的现有定义，航空竞争力指数工作组成员提出了航空竞争力定义的建议。航空竞争力是一个国家航空部门健康状况的指标，是由以下因素决定的：连通性、经济效益、社会效益、客户体验、监管框架、安全绩效、安保绩效和环境绩效。经过广泛讨论，小组同意以下定义：

“航空竞争力是一个国家的经济、航空政治、金融和监管结构和政策相互作用的框架，以允许市场力量和它们产生的竞争*最大限度地提高市场产出、经济效率和生产力。

*竞争是指不同的商业公司在公平和平等的机会竞争中获取资源（资本、劳动力、技术）的情况 — 它们仅受个别公司在资产、战略、价格、产品、促销和地点层面差异的限制 — 并促使他们开发新的或更多的产品、服务和技术，为消费者提供更多选择和更好的产品。市场上产品、商品和服务的选择越多（因此产品市场上的竞争越激烈），与没有竞争时的价格相比，此类产品的价格就越低。”

3.4 航空竞争力指数工作组工作的文件和更新可在航空数据和分析专家组的 ICAO 安全门户网站上查阅。航空竞争力指数工作组未来的会议计划讨论旨在推进职权范围任务的后续步骤。

4. 专业会议的行动

4.1 请专业会议：

- a) 注意到航空竞争力指数工作组制定全球航空竞争力指数的工作范围和进展，包括拟定的航空竞争力定义；和
- b) 根据职责范围内的任务，就推进航空竞争力指数工作组工作的后续步骤提供建议。

—————

¹ <https://www.iata.org/en/about/worldwide/europe/competitiveness/>

² <https://www.oecd.org/trade/topics/services-trade/>

APPENDIX

MEMBERSHIP OF THE COMPETITIVENESS INDEX WORKING GROUP (ACWG)

Member	State/Organization
Felemon Gomes Boaventura	Brazil
Luiz Andre de Abreu Cruvinel Gordo	Brazil
Vinicius Medeiros de Lima	Brazil
Ana Julia Amegaza	Canada
Ge Jinmei	China
Cheng Huan	China
Liu Hao	China
Priyanka Nigam	India
Batin Simsek	Turkey
Mohammad Salem	United Arab Emirates
Walid Ibrahim Al Rahmani	United Arab Emirates
Roger Schaufele	United States
Fahad Ahmad	United States
Walid El Hoss	AACO
Dimitri Coll	ACI
Janik Gagne	ACI
Kirsteen Purves	EUROCONTROL
Martina Bednarikova	IATA
James Wiltshire	IATA

— 完 —