



世界范围航空运输会议

第六次会议

2013年3月18日至22日，蒙特利尔

议程项目1：对趋势和发展情况的全球概览

1.1：业界和监管方面的发展情况

航空运输的价值链：过去十年的业界特点

(由秘书处提交)

执行摘要

本文件说明过去十年中航空运输业的发展情况。文件尤其重点述及航空运输价值链中的各利害关系方。航空运输价值链系为了向用户提供从用户启动到最终用途的航空运输服务而开展的各种活动。本文件还提供了航空运输服务活动的地域分布情况。

行动：请会议：

- a) 审查本文件提出的信息和评估；
- b) 核可第3段提出的结论；和
- c) 通过第4段所提建议。

参考文件： 第六次世界范围航空运输会议的参考资料可查阅：www.icao.int/meetings/atconf6。

1. 引言

1.1 本文件提供了关于国际航空运输业过去十年的特点和发展情况的全球概览。文件特别将重点放在航空运输价值链和各利害关系方对不断变化和竞争日趋激烈的市场的所作回应上。

2. 业界的发展情况

2.1 **航空公司。**随着自由化趋势的出现，航空公司业继续进行调整以适应活跃的市场，因而实行了重大的结构转型。一方面，航空公司的战略和规划更多地注重联盟、整合和跨界资产投资，以期从网基规模和范围经济中受惠。目前，全世界已有涉及两家或两家以上航空承运人的 650 多项单独的联盟协议。这些协议规定了有限规模的合作，解决诸如以下各种要素：代号共享，保留空间，销售、定价、库存管理和飞行常客历程计划合作，调度的协调、办公室和机场设施的共用、合资企业和收入共享，以及出售特许权。此外，组建了 Star Alliance、Oneworld 和 SkyTeam 三家世界规模的联盟，占有全世界 60% 以上的客运业务量。最后，过去十的后半期，航空公司合并的数量有所增加，但由于外国所有权限制继续制约着国际间的合并，大多数合并或收购发生在相同的国家里。

2.2 另一方面，在竞争日趋激烈的环境中，传统的主要航空公司的全面服务网模式受到监督。近年来，在某些地区，经营成功的低成本承运人（LCCs）向传统的主要航空公司的全面服务网和租赁航空公司的包价度假旅游业务模式提出了挑战。面对价格上涨和竞争压力，各主要网络航空公司和租赁航空公司被迫改变业务概念，以期重新设计经营理念和制定替代运作模式。主要网络航空公司选择的模式之一是另建组织或子公司来操作短程航线的运行，以便同低成本承运人竞争和避免新加入的业者的可能威胁。这一低成本“航空公司内的航空公司”战略虽然起初尝试时取得成功的的多，但却在努力把低成本承运人办法中的关键因素同某一品牌的声誉和质量结合起来。

2.3 政府拥有的航空公司私有化，是各航空运输最突出的一种转型。根据报道，过去三十年里，超过 135 的国家宣布了私有化计划，或表示打算将超过 200 家政府拥有的航空公司私有化。在此期间，几乎所有这些被选中的航空公司某种程度上都实现了私有化的目标。2010 年，全世界大约 29% 的航空公司拥有政府的股份，包括国家、地方或市政府的直接股份以及通过机构或政府拥有的公司购买的间接股份。但在各个地区，政府所持航空公司股份的分布情况差异很大，从北美洲占航空公司的 6% 到中东占航空公司的 56% 不等。最后，一些国家成立了新的国家航空公司常常与外国投资者进行合作，取代负债累累的政府拥有的航空公司。

2.4 **机场和空中航行服务提供者（ANSPPs）。**1970 年代末之前，机场所有权和提供服务的管理结构慢慢出现改变。1980 年代，出现了有利于私人参与和机场私有化的进一步变化，但持续变化的速度较缓慢。这种变化在 1990 年代和 2000 年代初逐步加快。近来，私人参与和提供机场服务的私有化在全世界又一次逐步加快。就提供导航服务而言，所有权和管理的改变主要是通过成立自治的空中航行服务提供者实现；目前，全世界有大约 60 家自治空中航行服务提供者。在大多数其他国家，空中导航服务继续为国家所有，并直接由政府提供。

2.5 尽管成立自治实体不一定能够使不盈利的机场或空中航行服务提供者转为盈利，但从全世界这些发展情况得到的反馈显示，成立自治的实体在创收、投资、业务发展和进入私人资本市场的机会等方面产生了积极的影响。这方面的补充信息载于 ATConf/6-WP/6 号文件。

2.6 **出租人。**航空器租赁——即某一承运人向另一承运人或非航空公司实体租赁而不是购买航空器——的做法过去十年在稳步地发展。租赁航空器的使用在航空公司提供国际航班运营方面发挥巨大的作用，尤其反映了租赁与购买相比的经济意义和灵活性（例如降低初始成本负担或债务金额，获得税收优惠和满足对额外能力的季节性需求）。在自由化的管制环境中，航空器的租赁促进新航空器进入市场。

2.7 航空公司越来越多地依赖营运租赁。根据业界的报道，1980 年时，全球航空公司机队的 1% 是租赁飞机，到 2011 年，这一数字增加到 38%。此外，2011 年，在全世界 4 个最大航空公司业主中，两个是租赁人：General Electric Capital Aviation Services (GECAS)，拥有 1 732 架飞机，以及 International Lease Finance Corporation (ILFC)，拥有 1 031 架飞机，因此，超过了两个大型承运人 Delta Air Lines (800 架) 和 American Airlines (775 架) 的机队规模。

2.8 **航空器制造商。**自麦克唐纳-道格拉斯公司与 1997 年并兼并后，空中客车公司和波音公司在航空器制造业中独占鳌头（在 100 个座位以上商业航空器部门）。在过去十年里，这两家航空器制造商共接受了大约 6 000 份航空器订单，而每家制造商航空器的交货数量大约为 3 900 架。空中客车和波音预期将于 2012 年一共交付超过 940 架新飞机；此外，这两家公司还收到了破纪录数量的订单，今后数年将交付接近 1 500 架新飞机。至于区域性航空器制造商，在过去十年里，Embraer、Bombardier 和 ATR 在低端的小型主线喷气机部分保持着主导地位。但在空中客车和波音占主导的部分，预期竞争将趋加剧，拥有 CSeries 的 Bombardier Comac 等新加入者或 Sukhoi 等其他的公司将加入其中。

2.9 **维修、修理和大修 (MRO)。**维修、修理和大修活动可分为发动机大修、线路维修、部件大修和修理、重型机身维修，改装。发动机的维修、修理和大修是最大的部分，大约占全世界维修、修理和大修活动的 40%。很多航空公司在公司内部进行线路维修，而大约 60% 的航空承运人至少将部分维修、修理和大修活动外包。据估计，维修、修理和大修工作的 30% 至 50% 由外部供应商提供。在这些供应商中，有机身和航空器发动机原始设备制造商 (OEMs)，在过去十年里，呈现了原始设备制造商更多参与维修、修理和大修市场的趋势，这些制造商已在这一部门稳稳站住脚跟。例如，关于商业航空发动机，发动机制造商控制了销售后市场的大约 50%。在航空公司维修业务和独立服务提供商中，最重要的维修、修理和大修公司包括各重要航空公司，例如：Air France Industries/KLM E&M、Delta TechOps、Lufthansa Technik、SIA Engineering Co.、SR Technics 和 ST Aerospace；除这些公司外，还有全世界的 20 至 30 家中到大型维修提供者。

2.10 **燃料供应商。**喷气机燃料是一种商品，其价格与全球石油价格有关联。全球供应商和地方供应商在全世界各个机场提供这种商品。过去十年里，喷气机燃料价格的波动呈现加剧的趋势。截至今日，喷气机燃料占航空公司全部经营费用的 25% 以上，而 2000 年不到 15%。将原油提炼成喷气机燃料的成本也上升了。对于缩小原油与喷气机燃料价格的差距和遏制燃料价格波动的努力来说，应该注意到的是，作为以搭载定期旅客数量而言世界上最大的航空公司，Delta Air Lines 2012 年收购了一家炼油厂。

2.11 **地勤服务提供者。**地勤服务公司把机场基础设施同航空公司的旅行服务连接起来。地勤服务公司提供诸如从经营机场休息室到机舱清洁和航空餐饮的广泛服务。地勤主要有三种经营模式：a) 航空公司本身直接进行操作的自我操作（或是在内部，或是将工作外包给第三方）；b) 机场当局在机场直接安排地勤活动的集中操作；和 c) 第三方地面操作者申请在机场进行地勤服务的独立操作。

2.12 过去十年里，航空运输部门业已自由化的国家出现采取独立操作的趋势。最重要的地面操作者有：Menzies Aviation Group；Servisair；Swissport International 和 Worldwide Flight Services。

2.13 **产品分配。**计算机订座系统（CRS）业经历了所有权结构的集中、扩张和演变，技术开发以及以在线方式向客户销售航空运输服务和通过互联网进行业务交易带来的挑战。三家全球主要计算机订座系统供应商，即 Amadeus、Sabre 和 Travelport（包括 Galileo 和 Worldspan），都将自己视为全球营销系统（GDS），并积极购买区域计算机订座系统供应商的股份，同当地企业建立合资企业和缔结合作伙伴关系协议以便向海外扩展业务。此外，计算机订座系统供应商还积极地购买电子商务企业，购买在线旅行社，与此同时，大量第三方服务提供者进入了市场。但是，通过航空公司的网站以及诸如 Expedia、Priceline、Travelocity 和 Orbitz 等在线旅行社的在线销售激增。最后要指出的是，航空公司已经不再拥有任何全球营销系统的多数股份。

3. 结论

3.1 鉴于上述讨论，可以得出以下结论：

- a) 过去十年航空运输价值链的利害关系方一直在竞争力日趋加剧的环境中运作；
- b) 航空运输价值链的利害关系方相互关联；经营费用和经营环境影响航空运输业所创造的价值。

4. 建议

4.1 建议会议考虑以下建议：

- a) 国际民航组织应继续监测航空运输业的发展情况，以确保航空运输价值链的可持续性，给所有利害关系方带来效益；和
- b) 国际民航组织应与各国、各国际组织和业界分享其对航空运输业发展情况的分析。