



第十三次空中航行会议

2018年10月9日至19日，加拿大，蒙特利尔

委员会A

议程项目 4： 全球空中航行系统的实施及地区规划和实施小组（PIRG）的作用

4.1： 航空带来的经济效益

各国国家规划框架内的航空发展

（由秘书处提交）

执行摘要

本文件强调了航空发展作为可持续发展促能因素的重要性并凸显在各国国家规划框架内有必要给予航空适当水平的重要地位。全球、地区和国家计划应与联合国2030年可持续发展目标（UN SDGs）相一致。将航空纳入各国全局性的国家发展计划中会让航空运输部门更容易和可能获得援助与注资。

行动：请会议同意载于第3段的建议4.1/xx — 各国的国家发展计划。

战略目标：	本工作文件涉及安全和空中航行能力与效率等战略目标。
财务影响：	对航空界的影响： 制定与国际民航组织全球和地区计划适当对齐并与联合国可持续发展目标挂钩的国家规划框架可带来可观的机会。 对国际民航组织的影响（相对于当前的经常方案预算资源水平）： 需要资源制定必要的指导材料和工具，以便协助各国在制定其国家规划框架时纳入航空运输。
参考文件：	大会A39-25号决议 — 航空对联合国2030年可持续发展议程的贡献 Doc 9750号文件 — 全球空中航行计划 Doc 10004号文件 — 全球航空安全计划，2017—2019年 国际民航组织与联合国可持续发展目标（UN SDGs）的对应： https://www.icao.int/about-icao/aviation-development/Pages/SDG.aspx

1. 引言

1.1 可持续航空是经济发展、贸易和旅游的驱动因素。但有必要强调，目前仅有 4.2% 的年度全球发展融资¹ 用于支持航空基础设施或相关项目，而道路运输则占了 54.7% 的份额。认识到航空是可持续发展的促能因素，全球、地区和国家计划应反映航空运输的关键作用，并与联合国可持续发展目标（UN SDGs）挂钩和适当一致。

1.2 多数国家已经建立了进程或框架来制定全局性和跨部门的国家发展计划。这些“国家发展计划”指导了各国跨部门的总体发展投资，通常与一个国家内的联合国可持续发展目标实现挂钩。

2. 讨论

2.1 航空发展与 2030 年可持续发展议程保持一致

2.1.1 2015 年 9 月 25 日，各国元首和政府官员在纽约的联合国可持续发展峰会上通过了 2030 年可持续发展议程，包括其十七个联合国可持续发展目标和 169 个指标。该议程承诺全世界将在 2030 年前消除贫穷并实现可持续发展，确保一个都不掉队。2030 年议程的通过是一项里程碑成就，为所有人的可持续发展提供了共同全球愿景。这些不是纯粹让联合国系统遵循的目标，而是让社会各界和全球社会全体行动一致的框架。

2.1.2 可持续运输、包括航空运输，并没有特定的联合国可持续发展目标，但却是实现联合国 2030 年可持续发展议程的关键促能因素（见 A39-25 号决议 — 航空对联合国 2030 年可持续发展议程的贡献）。具体而言，航空运输已经证明是可持续发展的催化剂。联合国可持续发展目标的实现有赖推进流通性，航空运输也在此列，应使其安全、安保、高效、经济持久并对环境负责。

2.1.3 国际民航组织的安全和空中航行能力与效率等战略目标支持 17 个联合国可持续发展目标中的 11 项目标。战略目标与联合国可持续发展目标的映射可见于：<https://www.icao.int/about-icao/aviation-development/Pages/SDG.aspx>。在这些战略目标内，国际民航组织努力与全体航空界密切合作，提高能力和效率以满足需求，同时确保维持或进一步改进安全绩效。这一点的实现是通过，除其他外，制定全球航空安全计划和全球空中航行计划中所载的全球战略。

2.2 将航空纳入国家发展计划

2.2.1 2016 年，全球航空公司运载了约 38 亿旅客人次，带来了 7.1 兆收入客公里（RPKs）。航空运输了 5 300 万吨货物，实现了 2 050 亿货物吨公里（FTKs）²。这表明了航空对世界经济有重大经济影响，航空在全世界的国内生产总值（GDP）中占了 3.5%（2.7 兆美元）并创造了 6 270 万个工作这一事实也验证了这点。

¹ 贷方报告制度 — 经济合作与发展组织（OECD）

² 2017 年航空效益，由行业高级别小组（IHLG）编制

2.2.2 要支持实现联合国可持续发展目标，还需要如购置民用航空设备、为支持更高效和持久的航空运输进行研究和创新、新建或升级现有基础设施、以及培训航空专家等大量投资。这对现有航空基础设施和人力资源带来越来越大的压力，尤其对最不发达国家（LDCs）、内陆发展中国家（LLDCs）和小岛屿发展中国家（SIDS）更是如此。

2.2.3 要让可持续航空项目有预计可得的供资就必须在国家一级充分规划和撮合。所有国家经济都靠多个部门以某种形式创造财富，也需要资源才能出成果。国家发展计划根据阐明国家需要的国家愿景，提出了该国所有不同部门的目标和优先。研究透彻和于理有据的计划对一个国家的资源分配是无价之宝。它将跨所有部门项目的范围和时间表与可用资源和将产生的效益挂钩。并促成了务实和可行的决策。

2.2.4 国家发展计划还满足了国际开发银行、捐助方和投资者的需要，为择定的国家项目提供贷款或技术援助。没有这些计划，这些项目就少了对政府全力承诺带来效益和保障的明确理解。这些不同组织还可利用国家发展计划协调其各自跨部门的方案，避免重复和竞争带来的浪费。国家发展计划为捐助方和投资者提供了知情决定的基础。正因如此，让航空纳入国家发展计划是绝对必要的，因为这将提高国家和民用航空总计划可获得的供资。

2.2.5 虽然已经制定了全球和地区航空计划，但各国面对的共同问题则是航空部门内部必须按要求编制的国家航空计划繁多，应将其结合形成民用航空总计划，并将其结果纳入一个国家的国家发展计划中。在将航空纳入其国家规划框架内，尤其在其民用航空总计划和国家发展计划方面，各国需要指导。

3. 结论

3.1 鼓励各国酌情在其国家规划框架内提高航空的优先地位，以便在其国家发展计划中反映航空，从而实现联合国可持续发展目标。将航空纳入国家发展计划继而编入国家预算可促进获得对航空运输系统进行必要改进的供资。通过吸引资金加强航空，连接人民与商业带来经济增长，也可实现社会效益。这种优先排序还可能刺激私有投资，与国家携手实现航空可持续发展。

3.2 在此基础上，请会议同意以下建议：

建议4.1/xx — 各国的国家发展计划

会议：

- a) 敦促各国阐明其空中航行和安全计划、以及其民用航空总计划与国家发展计划之间的关联；
- b) 要求各国在其空中航行和安全计划以及民用航空总计划与国家发展计划中明确提及联合国可持续发展目标 — 目的在于显示航空对联合国可持续发展目标和国家经济的贡献，以便取得资金以供航空之需；

- c) 要求国际民航组织与各国参与宣传航空发展对追求社会经济进步的重要性，并强调须将航空纳入国家发展计划继而编入国家预算，这对松绑资金满足航空之需至关重要；和
- d) 要求国际民航组织就将航空纳入国家发展框架、尤其在其民用航空总计划和国家发展计划方面，制定给各国的指导。

— 完 —