



第七次世界范围航空运输会议（ATConf/7）

2026 年 11 月 16 日至 20 日，蒙特利尔总部

议程项目3：加强监管和制度框架

3.2：通过为国际航空运输构建渐进式航空经济和监管框架提升航空连通性

推进建立衡量民用航空业经济影响共同分类框架

（由大韩民国提交）

执行摘要

大会 A42-26 号决议要求理事会根据国际公认标准，制定航空活动对国家经济的直接、间接和诱发影响的衡量方法和程序。为了以一致且具有国际可比性的方式衡量这些影响，还需要为民用航空业的定义和范围建立共同基础。在 A42-WP/140 号工作文件中，大韩民国建议为民用航空业制定协调统一的定义和分类框架。大会第 42 届会议经济委员会强调了建立协调统一的定义和范围的重要性，同时也提出了保留足够灵活性以反映各国国情和优先事项的必要性。因此，本文件建议国际民用航空组织（ICAO）在 A42-WP/140 号工作文件所发起讨论的基础上，将其与根据 A42-26 号决议开展的工作联系起来，以推进制定民用航空业的扩展定义和共同分类框架，使其既能涵盖不断发展的经济活动，又能允许各国在具体适用时保持灵活性。

行动：请会议：

- a) 认识到为了以具有国际可比性的方式衡量航空活动的经济影响，有必要为民用航空业制定共同的定义和范围；
- b) 建议国际民航组织与各成员国和相关国际组织合作，在现有工作的基础上，考虑推进制定民用航空业的扩展定义和共同分类框架，使其既能涵盖不断发展的航空活动，又能允许各国在具体适用时保持灵活性；和
- c) 建议国际民航组织在考虑制定此类框架时，还应考虑其与相关国际统计分类和标准之间的联系，以及其与根据A42-26号决议要求制定的经济影响衡量方法和程序、《航空卫星账户》（ASA）方法框架以及国际民航组织其他相关统计和经济分析工作的联系。

战略目标：	本工作文件涉及战略目标 — 航空运输经济发展确保实现经济繁荣和全民社会福祉。
财务影响：	本文件所述活动预计将在国际民航组织现有统计和经济分析工作方案的可用资源范围内开展。

参考文件：	国际民航组织大会 A42-26 号决议，附录 E，第 II 节 — 经济分析 Doc 10221 号文件：《大会第 42 届会议：经济委员会的报告》 A42-WP/140 号工作文件：《制定民用航空业的标准定义和范围》 A42-WP/572 号工作文件：《民用航空产业对中国国民经济的影响》 《航空：超越国界的效益》（2024 年） A41-WP/16 EC/6 号工作文件：《航空卫星账户》
-------	---

1. 引言

1.1 民用航空业构成了一个以航空运输为核心，并与机场和空中航行服务、航空器制造和维修、物流、工程建设、信息和通信技术以及专业服务等领域相互关联的广泛经济活动生态系统。随着人工智能（AI）、无人驾驶航空器系统（UAS）、先进空中交通（AAM）和数字服务等新技术与新商业模式的不断涌现，与航空相关的经济活动的范围正在不断发展。

1.2 鉴于这一不断发展的格局，需要明确民用航空业的定义和范围，以便一致地评估其规模及其对国家经济的贡献。在 A42-WP/140 号工作文件中，大韩民国指出，缺乏这样一个共同基础可能限制统计报告、经济影响衡量和国际可比性，并建议建立核心定义和扩展定义，同时制定相关分类框架。

1.3 大会第 42 届会议经济委员会表示欢迎 A42-WP/140 号工作文件概述的各项举措，并强调必须为民用航空业制定统一的定义和范围。委员会表示支持制定一个标准化的全球定义，同时也提出为体现各国优先事项需要保持足够灵活性。秘书处告知委员会，通过统计司正在开展相关工作，这些工作是专门为纳入这种灵活性而设计的。

1.4 此外，大会 A42-26 号决议要求理事会根据国际公认标准，制定航空活动对国家经济的直接、间接与诱发影响的衡量方法和程序。由于经济影响衡量以确定的行业边界为前提，若要一致且具有国际可比性地适用此类方法，也需要以民用航空业定义和范围的共同基础为依据。

2. 讨论

2.1 民用航空业的范围和经济影响衡量

- a. 衡量直接、间接与诱发影响，前提是必须明确相关行业的范围。属于民用航空业所确定边界范围内的各项活动所产生的产出、就业和增加值，构成衡量直接影响的起点，并在此基础上估算后续产生的供应链效应和家庭支出效应。
- b. 然而，在不同的分析框架下，对于航空价值链相关活动的处理方式可能存在差异。例如，航空器制造和维修、航空相关工程建设、信息技术和专业服务，既可以被划入民用航空业本身的产业范畴，也可以被归为行业边界之外的供应行业。

- c. 在行业边界存在差异的情况下，即便采用相同的经济影响衡量方法，也可能导致直接影响估算所涵盖的范围不同，进而导致间接影响和诱发影响的范围存在偏差。因此，在根据 A42-26 号决议制定直接、间接与诱发影响的衡量方法时，还应考虑为民用航空业的定义和分类建立共同基础，以此作为开展此类衡量工作的起点。

2.2 现有航空业分类和经济影响分析做法

- a. 一些成员国已结合本国的行业结构和政策目标，制定了涵盖更广泛航空价值链的独立统计和分类框架。
- b. 大韩民国自 2019 年起开展“航空业调查”。该调查收集航空及航空相关产业在机构单位、财务状况和就业情况等方面的数据，采用包括 4 个大类、14 个中类、30 个小类和 66 个细类的分类体系。
- c. 中国在 A42-WP/572 号工作文件中介绍了全产业链视角下的中国民用航空产业分类标准，涵盖 8 个大类、27 个中类和 88 个小类，并说明了利用该分类标准建立产业数据库及开展投入产出分析的情况。
- d. 产业层面的经济影响研究也会根据其分析目的界定行业边界。例如，航空运输行动小组（ATAG）在 2024 年的报告《航空：超越国界的效益》中，将航空公司、机场运营人、机场现场货物和服务提供者、民用航空器制造商以及空中航行服务提供者纳入直接影响渠道；同时将间接影响渠道和诱发影响渠道区分开来，前者源于航空部门通过其供应链采购货物与服务，后者源于航空部门及其供应链员工将所获工资用于支出。
- e. 尽管上述做法的共同目标均在于更全面地反映航空价值链及其经济影响，但它们在所涵盖经济活动、划定的行业边界以及采用的分类结构上仍存在差异。这些差异既反映了各国的行业结构与分析侧重点，也凸显了在国际民航组织框架下建立共同分类框架的必要性，以供成员国参考借鉴，从而提升国际可比性。

2.3 为不断发展的航空业建立共同分类框架

- a. 现有行业分类对于确定许多航空相关活动仍具价值。然而，随着人工智能赋能的航空服务、航空数据与数字服务、无人驾驶航空器系统以及先进空中交通等领域不断出现新的活动，民用航空业与相关行业之间的界限可能越来越难以保持一致。因此，有必要制定共同原则，以确定哪些活动应纳入民用航空业，以及行业边界的延伸范围。
- b. 因此，国际民航组织应推进制定一项经扩展的定义，使其不仅涵盖传统航空运输活动，还能够涵盖航空价值链相关活动和新兴经济活动。之后，应将这一定义转化为一个共同分类框架，用于统计汇编和经济影响分析。
- c. 建立该框架的目的，并非要求所有成员国一律采用相同的产业代码或国家行业分类，而是旨在确立共同的分类原则和行业边界，供各成员国将本国现有的分类体系和统计数据进行对照。这种做法既尊重了各国产业结构和统计体系的客观差异，又能确保成员国在统一的概念基础之上确定民用航空活动，并提升航空统计数据和经济影响分析的国际可比性。

- d. 在制定该框架的过程中，国际民航组织可借鉴各成员国现有的分类体系和经验，并结合考虑国际通行的统计分类与标准。A42-WP/140 号工作文件已梳理出该框架与《所有经济活动的国际标准行业分类》（ISIC）、《产品总分类》（CPC）和《国民账户体系》（SNA）之间的潜在关联。这些关联能够加强与各成员国国家统计体系的一致性和国际可比性；同时，该框架还能为根据 A42-26 号决议开展的经济影响衡量工作，以及包括《航空卫星账户》（ASA）方法框架在内的国际民航组织其他相关统计与经济分析工作提供共同基础。

3. 结论

3.1 根据 A42-26 号决议的要求，为确保直接、间接与诱发影响的衡量方法在国际范围内得到一致应用，需要为民用航空业的定义和范围确立共同基础。

3.2 因此，国际民航组织应在 A42-WP/140 号工作文件所发起讨论的基础上，将其与根据 A42-26 号决议开展的工作联系起来，以推进制定民用航空业的扩展定义和共同分类框架，使其既能涵盖不断发展的经济活动，又能允许各成员国在本国现有分类和统计体系内保持灵活性。该框架并非要求各成员国采用完全相同的产业代码，而是旨在确立共同的分类原则和产业边界，供各成员国将本国现有的分类体系和统计数据进行对照。在制定该框架的过程中，还可考虑其与现有国际统计分类和标准之间的关联，包括《所有经济活动的国际标准行业分类》、《产品总分类》和《国民账户体系》。

3.3 大韩民国愿分享其在制定和运行航空业统计及分类体系方面的经验，并愿为与国际民航组织和其他成员国进一步开展讨论作出贡献。