国 际 民 用 航 空 组 织

工 作 文 件

ATConf/7-WP/44
25/9/26

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 **1**：航空运输领域发展概况

1.2：国际民航组织长期战略计划中的航空运输：推动航空业加速迈向 **2050** 年

通过提高能力发展支助的可见度推进“不让任何国家掉队”（NCLB）战略目标

（由日本提交）

执行摘要

本文件讨论能力发展支助作为解决各国持续存在的能力差距之基础的重要性，其依据是国际民用航空组织（ICAO）2026-2050 年战略计划和“不让任何国家掉队”（NCLB）战略目标。本文件以国际民航组织大会第 42 届会议的讨论为基础，建议通过可能的自愿性清单安排等方式，提高能力发展支助活动的可见度、信息共享和协调。

行动：建议会议采取的行动详见第 3.4 段。

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；和不让任何国家掉队。
财务影响：	本文件所述活动应在“待定”资源和/或预算外捐款可用资源范围内开展。其他财务影响因成员国而异。
参考文件：	《国际民航组织 2026-2050 年战略计划》 大会 A42-23 号决议：国际民航组织关于技术合作和技术援助政策的综合声明 国际民航组织大会 A42-26 号决议：国际民航组织关于航空运输领域持续政策的综合声明 A41-24 号决议：航空对联合国 2030 年可持续发展议程的贡献 大会 A39-23 号决议：不让任何国家掉队（NCLB）举措 国际民航组织概念说明（加强航空能力发展和实施支助活动的全球协调） 《马拉喀什部长行动呼吁》（国际民航组织全球实施支助研讨会（GISS 2026）） 《第 61 届亚太地区民航局长会议（APAC DGCA/61）成果报告》

1. 引言

1.1 发展航空运输旨在为全民带来经济繁荣和社会福祉。然而，各国在航空相关基础设施和人力资源发展方面仍存在差距，国际民用航空组织（ICAO）“不让任何国家掉队”（NCLB）战略目标尚未完全实现。

1.2 国际民航组织通过其 NCLB 举措，一直强调缩小实施差距的重要性，以便所有国家都能参与全球航空发展并从中受益。

1.3 能力发展支助是缩小此类差距、推进 NCLB 目标的最有效手段之一。本文件探讨通过提高能力发展支助的可见度，在航空部门实现均衡的全球发展，以推进国际民航组织 NCLB 战略目标的机会。

2. 讨论

2.1 对能力发展支助的持续需求

2.1.1 在国际民航组织 A39-23 号、A41-24 号和 A42-23 号决议的指导下，并根据《国际民航组织 2026-2050 年战略计划》，特别是 NCLB 战略目标，国际民航组织致力于推动所有国家——尤其是最不发达国家（LDC）、内陆发展中国家（LLDC）和小岛屿发展中国家（SIDS）——稳步缩小航空部门仍然存在的能力差距。能力发展支助为弥合这些结构性差距奠定了基础，是在全世界实现均衡航空发展不可或缺的要素。

2.1.2 航空部门能力发展支助的重要性已通过国际民航组织近期的讨论和成果得到再次确认，包括国际民航组织大会第 42 届会议（A42）、在全球实施支助研讨会（GISS 2026）上通过的《马拉喀什部长行动呼吁》以及第 61 届亚太地区民航局长会议（APAC DGCA/61）的行动事项。这些成果凸显了实施支助、伙伴关系和国际合作在满足航空发展需求方面的重要性。

2.1.3 能力发展是使所有国家能够自行落实国际民航组织支持安全、安保、可持续和高效发展国际民用航空各项努力的关键要素。国际民航组织标准和建议措施（SARPs）的有效实施不仅取决于监管框架，还在很大程度上取决于每个国家的机构、技术和人力资源能力。

2.1.4 尽管许多地区已取得显著进展，但在有效实施国际民航组织标准和建议措施以及为航空部门新出现的优先事项（如数字化转型（DX）、环境可持续性、空中航行现代化和新型航空技术）做好准备方面，仍存在相当大的挑战。

2.1.5 许多国家，特别是发展中国家，在技术专长、人力资源、机构能力和获得专门培训方面仍面临制约。因此，持续努力加强和扩大航空部门的能力发展支助，对于促进全世界安全、安保、可持续和高效的航空发展至关重要。

2.2 提高能力发展支助的可见度并加强协调

2.2.1 航空部门的能力发展支助通过广泛机制提供，包括国际民航组织各项方案、双边合作安排、地

区举措、发展机构、金融机构和其他国际框架。

2.2.2 这些工作为全球航空的均衡发展作出了重大贡献。然而，关于当前正在进行或计划开展的活动信息，在许多情况下分散在各个组织和合作框架中，关于相应需求的信息也是如此。

2.2.3 提高这些活动的可见度，有助于各国、发展伙伴和受援国更深入地了解现有支助、查明尚未满足的需求、促进伙伴关系并有效利用现有资源。

2.2.4 加强信息共享还有助于减少不必要的重复、改善利害攸关方之间的协调并促进更具战略性的支助交付。此外，提高可见度可作为更准确查明尚存能力差距领域（特别是在 LDC、LLDC 和 SIDS 等发展中国家）的基础，从而为 NCLB 举措下的支助优先排序提供依据。

2.3 增强协同效应的务实措施

2.3.1 针对大会第 42 届会议上就能力建设支助提出的建议，国际民航组织编写了一份题为《加强航空能力发展和实施支助活动的全球协调》的概念说明，并计划于 2027 年 5 月在 GISS 期间同期召开首次全球航空实施伙伴协调会议。该举措旨在探索如何加强从事航空能力发展和实施支助活动的各实体之间的协调、信息共享和协作。

2.3.2 作为这些探索性工作的一部分，有兴趣的国家可在自愿基础上并酌情与现有国际民航组织举措协调，分享其关于实施支助和能力发展活动的信息，同时加强实施支助和能力发展合作。此类信息共享有助于更全面地了解支助活动、促进利害攸关方之间的合作，并发现在仍存在能力差距的领域提供额外支助的机会。

2.3.3 所收集的任何信息都将补充而非取代现有的实施支助举措和协调机制，而是作为一种务实工具，用以增强透明度、促进伙伴关系，并支持就如何更好地协调实施支助工作、使其与各国需求和国际民航组织优先事项相一致开展讨论。

2.3.4 随着磋商的推进，利害攸关方可能希望探索对正在进行的实施支助活动和现有协调安排进行梳理的方法，从而确定良好做法、潜在协同效应以及加强合作可产生附加值的领域。此种协调可在稍后阶段并酌情纳入关于需要支助的国家优先需求的信息共享。

2.3.5 任何未来发展都将在与参与利害攸关方协商的前提下，并在自愿基础上继续加以考虑。

2.4 日本的补充活动

2.4.1 日本继续通过技术合作方案、双边援助以及地区和国际伙伴关系，在国际民航组织框架内外为航空能力建设支助作出贡献。

2.4.2 为使不同国家提供的能力发展援助更加可见，日本在 2026 年 9 月举行的 APAC DGCA/61 会议上提议设立能力建设活动自愿清单，该提议得到与会者的积极关注。日本认识到国际民航组织内部今后就加强协调、信息共享和透明度开展讨论的价值，同时认为自愿清单安排可作为实施支助活动和提高能力发展支助可见度有益的第一步。

2.4.3 在此举措基础上，日本打算编制亚太地区能力发展活动清单，并分享相关活动和成果的信息，以期同时加强能力发展支助和协调机制。

2.4.4 日本希望，通过这一举措汲取的经验教训和积累的经验将为其他地区的类似讨论提供有益参考，并愿今后与有兴趣的地区交流意见。

3. 结论

3.1 能力发展支助对于有效实施国际民航组织标准和建议措施以及推进国际民航组织“不让任何国家掉队”（NCLB）战略目标仍然至关重要。

3.2 提高可见度、信息共享和协调可补充现有的能力发展工作，并有助于实现 NCLB 战略目标。

3.3 在这方面，继续研究提高能力发展活动可见度和协调的务实方法（包括通过正在进行的国际民航组织举措），可进一步支持实施援助和国际合作。

3.4 请会议：

a) 认识到航空部门的能力发展对于有效实施国际民航组织标准和建议措施（SARPs）和“不让任何国家掉队”（NCLB）战略目标仍然至关重要；
b) 鼓励各国、国际组织和发展伙伴加强和扩大能力发展支助；
c) 鼓励提高对国际民航组织框架内外开展的航空能力发展活动的可见度、信息共享和协调；和
d) 要求国际民航组织继续研究并促进提高能力发展活动协调和可见度的务实方法。

— 完 —