



大会 — 第 39 届会议

经济委员会

议程项目 40: 机场和空中航行服务经济 — 政策

关于机场和空中航行服务经济方面发展情况的报告

(由国际民航组织理事会提交)

执行摘要

本文件报告了国际民航组织在机场和空中航行服务经济方面完成的工作，重点是跟进第六次世界范围航空运输会议 (ATConf/6) 和大会第 38 届会议的各项决定。本文件还提出了这方面的未来工作计划 (作为经济监管框架和技术援助工作方案的一部分)。拟议工作计划将帮助各国查明和处理基础设施缺口，便利私营和公共融资以及获取满足长期需求的供资，而同时突出强调实施国际民航组织的各项政策以推动本组织不让任何国家掉队 (NCLB) 的举措。

行动: 请大会:

- a) 审查第 2 段所载国际民航组织在机场和空中航行服务经济方面完成的工作;
- b) 核准第 3 段所载本组织在这方面的未来工作计划; 和
- c) 审议本文件所载信息，以便更新大会第 A38-14 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。

战略目标	本工作文件涉及战略目标 D — 航空运输的经济发展。
财务方面	本大会文件中提到的活动将根据 2017 年至 2019 年经常方案预算和、或来自预算外捐助的可用资源情况进行。
参考文件	Doc 10009 号文件: 《第六次世界范围航空运输会议的报告》 Doc 10027 号文件: 《大会第 38 届会议经济委员会的报告》 Doc 10022 号文件: 《大会有效决议》(截至 2013 年 10 月 4 日) Doc 9082 号文件: 《国际民航组织关于机场和空中航行服务收费的政策》 Doc 9161 号文件: 《空中航行服务经济手册》 Doc 9562 号文件: 《机场经济手册》 Doc 9734 号文件: 《安全监督手册》 大会 A38-WP/56 号文件: 第六次世界范围航空运输会议的成果 大会 A39-WP/3 号文件: 关于实施第六次世界范围航空运输会议 (ATConf/6) 的建议和大会第 38 届会议的决定报告 A39-WP/8 号文件: 国际民航组织在航空运输领域持续政策的综合声明 大会 A39-WP/xx 号文件: 本组织 2017 年、2018 年和 2019 年预算提案草案

1. 引言

1.1 本组织在机场和空中航行服务经济方面的工作,是按照理事会关于实施第六次世界范围航空运输会议(ATConf/6)的建议和相关大会决定的行动计划开展的。现将所完成的任务或举措总结如下;第六次世界范围航空运输会议建议行动的实施状况,载于 A39-WP/3 号文件:关于实施第六次世界范围航空运输会议(ATConf/6)的建议和大会第 38 届会议的决定的报告的附录。

2. 国际民航组织完成的工作

2.1 航空运输系统现代化。作为对第六次世界范围航空运输会议的跟进,实施航空系统组块升级相关经济挑战多学科工作组(MDWG-ASBUs)编制了一系列报告,说明如何进行成本收益分析、业务案例研究和经济影响分析,以及融资计划。责成机场经济专家组(AEP)和空中航行服务经济专家组(ANSEP)以这些报告为基础制定单独的指导材料,这将被纳入 2019 年版的全球空中航行计划(GANP)作为交叉援引资料。

2.2 关于使用激励机制鼓励实施航空系统组块升级,结论认为:a)现行国际民航组织关于机场和空中航行服务收费的政策(Doc 9082 号文件)足以处理财务激励措施;和 b)应制定新的指导材料处理运行激励措施的潜在作用/使用,作为经济和绩效收益评估的一部分,这也将包括在 2019 年版的全球空中航行计划之中。

2.3 空中航行服务经济专家组达成共识,在现行关于向民用航空分摊更为先进的全球空中导航卫星系统(GNSS)服务递增成本的临时政策中删除“临时”一词。

2.4 为监督职能供资。虽然 Doc 9734 号文件:安全监督手册 B 部分 — 地区安全监督系统的建立和管理中所载关于为监督职能供资的现行国际民航组织政策和指导仍然有效,可用以处理各国和地区组织所面临的挑战,但是,机场经济专家组和空中航行服务经济专家组建议,如果国家将其监督职能授权给一个地区组织,则应避免国家和地区组织监督职能的重复。

2.5 基础设施的管理和融资。关于各机场经济情况的最新报告已登载于国际民航组织网站 www.icao.int/sustainability/Pages/eap-im-airports.aspx。在按照第六次世界范围航空运输会议的建议,探讨用以为航空基础设施发展进行融资的方法和途径时,对各国为开展基础设施项目而结成各种公私伙伴关系(PPP)的经验开展了大量研究(www.icao.int/sustainability/Pages/im-ppp.aspx)。这些资料可供政策制定部门、经济计划部门、航空利害攸关方和金融机构使用,以考虑航空基础设施发展的管理和融资选项。关于公私伙伴关系的指导材料,将反映在 2018 年版的机场经济手册(Doc 9562 号文件)和空中航行服务经济手册(Doc 9161 号文件)之中。

2.6 已启动工作,处理对于经济上没有存续能力但作为国际航空运输一体化网络的一部分和社会经济目的而必需的机场的管理和运营问题。报告草案将于 2016 年完成,其重点是如何在这一背景下使用 Doc 9562 号文件中所载的现行指导材料。

2.7 **实施国际民航组织的各项政策。**2015 年，进行了一项国家级调查，以了解对国际民航组织收费政策的实施水平。调查结果已出台，被作为一项大会参考文件。其中表明，83 个答复国/领土(占 2014 年离场航班服务合计的 84%)中，绝大部分遵守了国际民航组织的政策。但是，各国对某些特定原则的实施有待改进。这一结果可用作基线，以衡量国际民航组织不让任何国家掉队(NCLB)举措的进展。

2.8 已作出努力，通过培训课程、会议、国家级信件和社交媒体，推广和提升对于国际民航组织收费政策的意识，并以实施为重点。例如，经与国际机场理事会(ACI)协作，在 2015 年全年定期举办了关于机场用户收费的培训课程；共有 95 个国家的 303 人参加。在国际机场理事会的机场投资会议期间(2015 年 12 月，印度新德里)，举办了为期一天的研讨会，专门针对国际民航组织关于机场经济和经济监督的政策和指导。

2.9 由于认识到航空基础设施对于加强连通性和促进旅行、旅游业和贸易以及经济发展的关键作用，国际民航组织关于基础设施发展、管理和融资的工作与指导材料已纳入国际民航组织地区航空运输会议的各项宣言和行动计划之中。

3. 未来的工作

3.1 航空业务量预计将在 2030 年翻番，这加大了对于现有航空基础设施的压力。如果不长期进行大量投资，不在航空基础设施现代化和扩建方面进行多国协作，那么将航空用作经济发展驱动因素将受到严重局限。此外，尽管航空运输具有涉及面广的性质且与其他经济部门有着千丝万缕的联系，但在所有捐助方过去十年(2005 年至 2013 年)为经济基础设施和服务所提供的官方发展援助(ODA)总额中，却仅占 4.2%(46 亿美元)。与之对比，陆路运输分配的份额却占 54.7%，计 609 亿美元。

3.2 鉴于以上，并按照不让任何国家掉队的举措，本组织在机场和空中航行服务经济领域的未来工作，将面向帮助各国查明和处理基础设施缺口，便利私营和公共融资以及获取满足长期需求的供资，并确保航空基础设施项目在经济上可持续。

3.3 此外，工作方案将继续促成：

- a) 改进机场和空中航行服务提供者的组织机构能力；
- b) 减少履行监管监督职能的财务负担和费用；
- c) 保护用户利益；和
- d) 使新技术产生早期收益。

这一工作方案中各项任务详情的描述，载于 A39-WP/xx 号文件：本组织 2017 年、2018 年和 2019 年预算提案草案。

3.4 在开展工作方案时，优先要务将是实施现有的和新的政策与指导，以推进国际民航组织不让任何国家掉队的举措。这些成果的完成，将进而有助于实现联合国可持续发展目标(SDGs)，尤其是目标 9：“建造有抵御灾害能力的基础设施、促进具有包容性的可持续工业化，推动创新”的具体目标 9.1，其中呼吁发展基础设施，以支持经济发展和促进人类安康，重点做到所有人都承担得起和公平开放给所有人。

3.5 国际民航组织的工作还将对全球基础设施论坛做出贡献，这是各国按照 2015 年 7 月联合国第三次发展筹资问题国际会议通过的《亚的斯亚贝巴行动议程》同意建立的(<http://www.un.org/esa/ffd/ffd3/>)。通过这一论坛，国际民航组织将突出强调航空基础设施的经济影响和收益，发掘为航空基础设施投资的更多机会，并加强与金融机构和经济规划部门的合作，以期纠正在融资时航空不被重视的局面。

—完—