



大会 — 第 42 届会议
执行委员会

议程项目 18：能力发展和实施支助 — 政策和活动

国际民航组织能力发展和实施方案 — 政策和活动

（由国际民航组织理事会提交）

执行摘要 本工作文件全面报告了 2022 年至 2024 年三年期内开展的能力发展和实施方案活动的总体实施情况及绩效成果。这些活动支助推进了“不让任何国家掉队（NCLB）”的战略目标，包括国际民航组织培训和资源调动工作，以及推进实现联合国可持续发展目标（SDGs）的举措。文件还提供了关于国际民航组织实施支助的相关政策和战略的最新实施情况。 报告的附录 A 从财务和不可量化的业务角度分析了 2022 年至 2024 年三年期的绩效成果，包括与前两个三年期的比较。报告在附录 B 中介绍了 2022 年至 2024 年三年期行政和业务服务费用（AOSC）基金的结果，并补充了 AOSC 基金与经常预算之间费用分摊的信息。报告还提供了报告期内辅助创收基金全球航空培训（GAT）的财务结果以及国际民航组织自愿基金的状况。附录 C 提出了对大会第 A41-25 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的所需更新及编辑修改，供大会通过。 行动：请大会通过附录 C 所载经修改的“国际民航组织关于实施支助政策的综合声明”，以取代大会第 A41-25 号决议。	
战略目标：	本工作文件涉及所有战略目标。
财务影响：	根据国际民航组织财务条例第 9.3 条，能力发展和实施方案的行政和业务费用由各国政府、各组织以及其他实体向能力发展和实施（CDI）局执行的项目提供财务或实物捐助，并通过行政和业务服务费用（AOSC）基金进行管理。实施国际民航组织培训活动的所需资源已列入全球航空培训（GAT）费用回收机制下的辅助创收基金（ARGF）预算进行审议。国际民航组织资源调动活动预计将根据 2026 年至 2028 年国际民航组织业务计划的指导，在预算外捐助的可用资源范围内开展。能力发展和实施局实行自筹资金，并遵循费用回收的原则开展工作。

参考文件:	A41-WP/28 号文件、A41-WP/29 号文件 Doc 10184 号文件:《大会有效决议》(截至 2022 年 10 月 7 日) Doc 10183 号文件, A41-EX:《大会第四十一届会议执行委员会报告》 国际民航组织 2026 年至 2050 年战略计划 国际民航组织 2026 年至 2028 年业务计划 国际民航组织向各国提供实施支助的政策 国际民航组织民用航空培训政策 国际民航组织资源调动政策 国际民航组织成本回收政策
-------	---

1. 概述

1.1 国际民航组织能力发展和实施方案¹是加强本组织实施支助目标,包括提升各国实施国际民航组织标准和建议措施(SARPs)及空中航行服务程序(PANS)之能力的主要业务手段。其持续的重要性在大会若干决议,尤其是在《国际民航组织关于技术合作和技术援助政策的综合声明》(第 A41-25 号决议)中得到了重申,该决议规定技术合作和技术援助方案是国际民航组织的一项永久性优先活动,与经常方案的作用相辅相成,为各国有效实施 SARPs、PANS 及全球、地区和国家航空计划提供支助,并支助各国发展其民用航空管理、基础设施和人力资源。同时,它是国际民航组织支助各国纠正通过国际民航组织审计方案、地区规划和实施小组(PIRGs)、地区航空安全组(RASGs)和地区航空安保小组等等所查明缺陷及实施民用航空领域改进的主要手段。

1.2 本报告旨在从财务和不可量化的业务角度说明 2022 年至 2024 年三年期能力发展和实施方案的绩效成果,包括国际民航组织为推进不让任何国家掉队的战略目标而开展的培训和资源调动工作,并提供关于中长期实施支助政策及战略的最新情况,同时补充关于国际民航组织对实现联合国可持续发展目标、特别是对内陆发展中国家所做贡献的信息。虽然本文件概述了在此期间开展的活动,但进一步的运行细节,包括国际民航组织能力发展和实施(CDI)局按类型、地区和战略目标实施的每个项目及实施套包(iPack)的目标和成就摘要,可参见理事会向大会提交的 2022 年、2023 年和 2024 年年度报告(执行委员会,议程项目 11)。

1.3 在快速演进的技术环境中,实施支助是一个动态且复杂的领域,影响着各国的需求和发展伙伴的利益,因此需要创新方法来有效应对固有挑战、提高可交付成果的质量、增进能力和效率、确保在标准和建议措施合规性方面具有更高的可靠性,并通过加强“一个国际民航组织”的做法来增强全球航空市场的竞争力,以实现更大的协同效应。为此,在本报告所述期内,持续实施了 CDI 局的业务模型和战略及相关的组织结构变革,以期加强与国际民航组织其他局和地区办事处合作提供的服务,并为国际民航组织成员国创造更大的价值。

¹ 以前称为国际民航组织技术合作方案。

1.4 随着国际民航组织培训²并入能力发展和实施局，其业务组合得到了增强，为各国和利害攸关方提供了更全面的解决方案，以满足其能力发展和实施支助需求。收入产品管理（RPM）科和资源调动职能分别从行政服务局（ADB）和秘书长办公室转入 CDI，将所有自筹资金活动和预算外基金整合为一个单一的组织实体。这使该局能够增强业务发展、外联和推广以及加强收入多元化的能力。此外，还进行了品牌重塑，原技术合作局（TCB）演变为能力发展和实施（CDI）局。新名称与国际民航组织的工作重点转移相符，即围绕其核心使命和服务，打造更强大、更具凝聚力的品牌形象。

1.5 本三年期的标志是制定了国际民航组织 2026 年至 2050 年长期战略计划，该计划反映了本组织实现支持其愿景和使命的宏大战略目标的理想。在此背景下，制定了不让任何国家掉队（NCLB）的战略目标，其中，CDI 及整个组织、其成员国和利害攸关方，将在实现其目标的过程中发挥关键作用，并领导协作与合作，以持续开展能力发展并支助各国，使各国受益于国际民航组织的实施支助和资源调动活动。此外，CDI 将在战略计划中查明的两项高度优先能动因素中发挥关键作用，即：性别平等和吸引新的航空人才，以及伙伴关系、资源调动和财务可持续性。为此，报告期内的资源调动、伙伴关系、性别平等和下一代航空专业人员（NGAP）等职能已并入该局。关于性别平等和 NGAP 的单独报告分别载于 A42-WP/20 和 A42-WP/21 号文件。

1.6 鉴于该局独立于经常预算的自筹资金结构，CDI 继续致力于向多管齐下的收入流模式过渡，以帮助分散风险、提高财务韧性、更好地支持各国的优先需求并增强该局的长期可持续性。这需要不断开发和提供新产品，例如 iPacks。虽然 iPacks 是包含专家咨询、培训和指导材料在内的标准化捆绑式解决方案，但各国可根据自身的具体需求灵活选购单个组件。迄今为止，国际民航组织已部署了 200 多个 iPacks，这些产品在各国有效实施国际标准以确保航空安全、效率、安保和可持续性方面发挥了重要作用，并使国际民航组织所有地区的 100 多个国家受益。虽然最初一整套的 iPacks 标题主要侧重于支助国际民用航空应对并从 COVID-19 大流行病中恢复，但目前的 iPacks 目录已全面满足各国和利害攸关方在民用航空所有领域的需求³。此外，已查明了未来几年 iPacks 的开发路线图，并采用了数据驱动的做法。

1.7 为响应成员国和联合国各机构日益增长的需求，国际民航组织正在开发一个新的航空采购平台/服务（ICAO BUY⁴），将于 2025 年 11 月初推出。该做法引入了一项新的国际民航组织服务，为利害攸关方提供了一个创新的在线采购平台，其中为民航业提供具体定制的、符合国际民航组织 SARPs 要求、采购规则和国际规章的航空货物和服务的非约束性、非排他性长期协议（LTAs）。通过国际民航组织服务方面 LTAs 提供的解决方案给出了一种更加灵活、更加精简的做法，缩短了采购周期，并实现了规模经济效益。有关这些转型举措的更多信息，请参阅参考文件。

1.8 与此同时，国际民航组织在 2022 年至 2024 年三年期大力加强了其资源调动（RM）工作，以补充有限的经常预算，并通过结构化的四阶段做法支助各国日益增长的需求，该做法涵盖需求识别、捐助方摸排、战略外联和加强自愿基金治理。这包括了制定实施支助和转型目标说明书，使捐助方的利益与国际民航组织的优先事项保持一致，启动高级别捐助方对话，加强有针对性的外联，以及完善

² 以前称为全球航空培训（GAT）办公室。

³ iPacks 业务组合包括机场合格审定、事故/征候事件数据报告、国家安全方案、国家航空安全计划、航空安保监督、无人驾驶航空器系统监管框架、准备 USOAP 审计、可视数字印章、航行通告改进、货物安全方案、培训需求分析、国家简化手续方案、实施国际民航组织 TRIP 战略路线图、国际民航组织政府安全监察员业务，以及援助航空器事故受害者及其家属等等。

⁴ 关于 ICAO BUY 的更多信息，可访问：www.icao.int/buy。

内部控制和报告机制。这些活动在支助本组织的转型目标和向各国提供实施支助、通过多元化捐助方渠道确保可持续、灵活的供资以及提高透明度和问责制方面发挥了关键作用。作为一项核心战略职能将 RM 制度化，对于提升国际民航组织履行其职责的能力并调动多重利害攸关方伙伴关系以实现联合国可持续发展目标至关重要。

1.9 2023 年年底，国际民航组织理事会核准了 CDI 的新的质量管理做法，以取代现行经 ISO 9001 认证的质量管理体系（QMS）。引入这一变化旨在反映该局的近期结构变化，以适应成员国和其他利害攸关方不断演进的需求和预期；确保方案与项目产出符合目标；并扩展 QMS 的范围，使其涵盖该局的所有流程。

1.10 在三年期内，该局启动了一项全面的流程规划和审查举措。这项工作有助于该局在不同基金、职能部门和组织单位开展的不同活动的流程及程序的持续标准化。随着 CDI 职责的扩展，清晰地理解、规划和完善其提供广泛解决方案所需的步骤对于协调各种做法、通过整合共同活动实现协同增效、减少重复和非增值活动、提高其流程的整体效率，并造福各国和利害攸关方至关重要。

1.11 作为该局持续改进流程的一部分，对客户满意度进行了定期监测和分析，以提高项目实施的及时性和质量。为了根据国际民航组织理事会 2020 年核准的用于自 2015 年以来开展独立第三方调查的客户满意度的增强方法，补充对客户满意度反馈的频繁收集和分析，本三年期将客户调查进一步扩展到目前 CDI 管辖的所有服务区域。对所审议的 CDI 的六个区域的最新调查结果表明，对 CDI 产品和服务的总体满意度仍然很高，受访者确认有兴趣在未来与该局协作。

1.12 报告期内，在改进该局工作方法的举措中，继续进行了国际民航组织数字化转型，以配合本组织更广泛的转型目标。为此，该局支助实施了新的机构资源规划（ERP）系统，并牵头实施了项目组合管理（PPM）系统。这些系统的引入将有助于支助提高该局各项流程的效率和自动化。此外，还开发了一系列全面的工具、报告和仪表板，以期全面展现该局的绩效并促进其决策过程。

1.13 2022 年至 2024 年期间，该局继续努力改进其现有的国际专家名册，使其成为一个现代化的“全球航空专家人才数据库”，该数据库由主题事项专家与国际民航组织各技术局密切协作进行审查和技术验证。在全面的营销活动支助下，重新发布了名册，以期吸引高素质、经验丰富的航空专业人员。

1.14 此外，还努力调整和统一协调了 CDI 管辖范围内所有预算外基金的财务管理、预算编制和报告，这些基金包括行政和业务服务费用（AOSC）基金、辅助创收基金（ARGF）以及国际民航组织的自愿基金，并最终在财务处设立了一个专门的预算外财务股。作为国际民航组织转型目标下适配目标机构项目的一部分，该局还启动了一项涵盖其不同基金的组织发展活动，以最高效地利用资源。

1.15 三年期内，CDI 全球航空培训（GAT）（对外更名为“国际民航组织培训”），继续推动数字化转型和创新，重点关注无障碍性、创新和环保实践。新的培训产品和服务通过混合模式推出，该模式结合了讲习班、电子讲习班和自定进度的在线课程，确保培训内容与与时俱进，并响应正在出现的趋势和挑战，同时提升了国际民航组织培训项目的可及性和可负担性。为了提高能力建设活动的有效性，引入了一个基于数据的流程，用于查明全球航空业界新的培训需求。USOAP 审计结果被用于帮助查明培训目录中的差距，同时更好地利用其他关键数据来源，例如：i) RASG 和 PIRG 报告、ii) 事故和征候

事件数据、iii) USOAP 和 USAP 之下的国家纠正行动计划、iv) iSTARS 数据，和 v) 优先实施支助活动的提案，以协助审查各国共同存在的不足和需求，并更好地查明发展和提供高价值培训产品的机会。

1.16 根据第 A41-24 号决议 — 航空对联合国 2030 年可持续发展议程的贡献，大会借鉴太平洋小岛屿发展中国家分析的经验教训，支持对内陆发展中国家（LLDCs）进行航空需求分析研究的提案，以评估其具体挑战的性质和程度。与国际民航组织 2026 年至 2050 年战略计划相符的内陆发展中国家航空需求分析，将努力查明和处理关键差距，以加强航空运输连通性、可持续性和安全性，同时通过改善基础设施和政策框架支持内陆发展中国家的经济发展。它通过绿色举措进一步促进环境可持续性，加强与国际民航组织 SARPs 的合规性，并鼓励能力建设、数字化转型和创新，以实现包容且有韧性的航空发展。现已查明了关键重点领域，以指导基于事实的建议，这些建议将为制定分阶段实施的路线图提供信息。

2. 政策更新

2.1 忆及理事会于 2022 年 3 月批准了“[国际民航组织向各国提供实施支助的政策](#)”，旨在根据“一个国际民航组织”的做法统一国际民航组织技术合作和技术援助方案的管理，以期在本组织全范围的所有实施支助活动中实现协作性的一致做法。此外，该政策还旨在加强并一致地协调和管理实施支助方案、项目、产品、服务和活动，将这些工作纳入国际民航组织业务计划，并且无论援助来源或相关供资机制如何，确保向各国提供的所有民用航空方面的支助具有相关性、高效以及内容与交付的一致性。

2.2 该政策的实施促进了合作与协调，以避免重复和冗余，并确保更高效地分配本组织可用的有限资源。通过国际民航组织实施支助小组（ISG）在以下关键举措方面的工作，该政策的应用得到了显著推进：i) 最终确定政策下的流程和程序；ii) 建立和完善实施支助平台；和 iii) 制定和实施自愿基金委员会。ISG 还担任所建立的实施支助行动小组（IS-AT）的协调实体，以便进一步改善国际民航组织内部的业务发展协调和成果。IS-AT 的工作在建立更强大的新业务机会渠道方面发挥了重要作用，这些机会已转化为国际民航组织所有地区的新项目和活动，以支助该局的地域多元化努力。

2.3 为配合国际民航组织向各国提供实施支助的政策，在 2022 年至 2024 年三年期内进行了重大改革，以加强本组织的资源调动（RM）职能。经更新的资源调动政策明确了自愿基金治理中的作用。部署了试点数字仪表板和工具，以监测基金使用情况并加强问责制，提高透明度及增强捐助方信心。这一职能取代了航空安全实施援助伙伴关系（ASIAP），因为它属于国际民航组织各地区定期主办的捐助方对话的范畴。

2.4 此外，该三年期还制定并批准了新的国际民航组织费用回收政策。根据国际民航组织财务条例和规则，这项综合性政策将在促进本组织开展的各项活动费用全额回收方面发挥重要作用。该政策使本组织能够弥补现行政策的不足，促进建立透明一致的费用回收机制，并提高财务结果的透明度和准确性。就 CDI 而言，该政策将确保该局根据其预算外基金实施的所有项目和活动均能做到费用全额回收，以支助其实现长期财务可持续性目标。

2.5 大会第 41 届会议在其第 A41-25 号决议中通过的“国际民航组织关于技术合作和技术援助政策的综合声明”中，概述了本组织提供技术合作和技术援助的一般原则声明、长期政策和基础价值观。附录 C 建议更新第 A41-25 号决议，以虑及必要的变化和编辑修改、经修改的第 A42-xx 号决议：“国际民航组织关于实施支助政策的综合声明”以供大会通过。相关大会决议第 A39-23 号决议 — 不让任何国家掉队、第 A40-22 号决议 — 资源调动、第 A40-25 号决议 — 实施航空培训和能力建设，以及第 A41-24 号决议 — 航空对联合国 2030 年可持续发展议程的贡献仍然有效。

—————

附录A

能力发展和实施方案

方案交付总额

1. 2022年至2024年能力发展和实施（CDI）局三年期交付（实施）的能力发展和实施方案总额计2.974亿美元。表1列出了与前两个三年期（分别为3.562亿美元和1.687亿美元）的对比，每个三年期分别减少了52.6%和增加了76.2.6%。

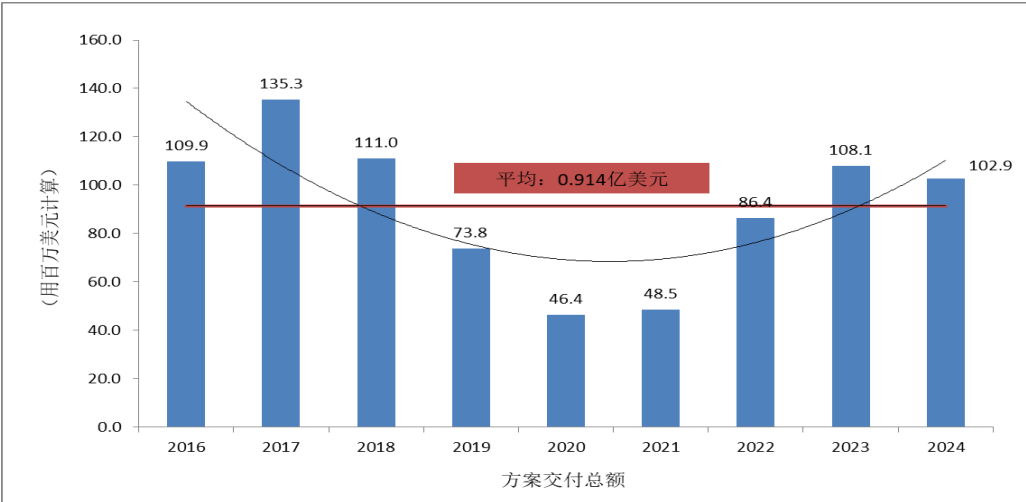
表1 方案交付总额

方案交付总额 (用美元计算)					
2016年	109,888,189	2019年	73,845,065	2022年	86,368,799
2017年	135,322,442	2020年	46,413,057	2023年	108,106,855
2018年	110,976,637	2021年	48,491,490	2024年	102,911,273
356,187,268		168,749,612		297,386,927	

方案交付年度趋势

2. 图1反映出过去三个三年期的交付趋势，展示了方案的总体波动情况；这受到国际民航组织掌控之外的一系列因素的影响，因为项目是应各国的要求实施的，并取决于各国政府及时交存资金和批准相关活动。在过去三个三年期中，2017年的方案交付额最高，计1.353亿美元，其后是2018年，为1.110亿美元，部分原因是大笔采购了航空设备以及与空中航行服务及机场开发相关的大规模活动。2019年至2021年三年期年度方案交付急剧减少，而主要由于COVID-19大流行病对民用航空发展投资的直接影响，在2021年结束时方案额为4 850万美元。虽然现三年期仍然受到了航空业恢复速度缓慢的影响，方案额在过去两年中都回升至1亿美元以上。与上一报告期相比，以往三个三年期的移动平均数从2013年至2021年间的1.016亿美元减少到了2016年至2024年之间的0.914亿美元。平均而言，年度方案交付额需要约1.2亿美元才能使国际民航组织完全收回其行政管理费用。

图1 方案交付年度趋势



供资来源

3. 总体供资来源仍与前一三年期相对类似，绝大部分由各国政府提供，为其本国优先事项和项目供资（98.0%）。捐助方的捐助达580万美元（2.0%）；作为对比，2019年至2021年和2016年至2018年两个时期分别为250万美元（1.4%）和180万美元（0.5%）。表2提供了国际民航组织目标实施供资机制和国际民航组织自愿基金下捐助方外部捐助的情况摘要。

表2 2016年至2024年外部供资来源

供资来源	2016-2018	2019-2021	2022-2024	总计
	(用美元计算)			
空中客车	250,000	750,000	450,000	1,450,000
泰国航空无线电公司	20,000	0	0	20,000
拉美航空公司集团	0	52,680	72,728	125,408
AFCAC	0	115,015	0	115,015
ASECNA	0	592,179	9,934	602,113
AVSEC	98,400	0	0	98,400
BCDA航空解决方案有限公司（委内瑞拉）	0	171,165	0	171,165
波音	272,009	450,000	189,500	911,509
C.M.R. S.A.S. 哥伦比亚	0	16,100	0	16,100
COCESNA	0	49,925	104,595	154,520
CORPAC	0	0	68,193	68,193
哥伦比亚航空工业公司	0	15,390	15,880	31,270
DINACIA	0	0	80,000	80,000
智利民航局	13,400	0	0	13,400
巴西航空工业公司	0	0	21,310	21,310
奋进航空阿比让责任有限公司	0	55,635	0	55,635
FAA	280,500	0	10,128	290,628
法国	0	0	138,128	138,128
INAC	0	21,778	24,136	45,914
美洲开发银行	0	48,000	0	48,000
秘鲁航空公司	0	20,300	0	20,300
Selex ES技术有限公司	26,879	0	0	26,879
西班牙	10,248	0	0	10,248
加拿大运输部	77,694	68,854	50,000	196,548
UNDPKO	314,175	0	0	314,175
UNEP	0	0	4,427,854	4,427,854
UNOPS	11,536	0	11,900	23,436
UN WFP	0	0	70,723	70,723
安全基金（SAFE）	276,521	37,120	0	313,641
SPCP	196,000	0	0	196,000
其他	0	0	83,984	83,984
合计	1,847,362	2,464,141	5,828,993	10,140,496

支助费用

4. 对CDI项目适用的支助费用一般不超过10%，但会因管理服务协议（MSA）下的项目组成部分而异，取决于活动的复杂程度。各类协议下设备组件的支助成本费率是变化的，并可能随采购订单规模的增加而递减，从8%到4.9%，且在超过500万美元的门限值时可议价。这些比例是与国家谈判商定的，并反映在与国际民航组织签订的单独的协议中。2022年至2024年从管理能力发展和实施方案2.974亿美元的方案实施总额回收的支助费用（行政管理费收入）总额为2 060万美元，标志这一时期平均为7.0%；作为对比，2019年至2021年以及2016年至2018年三年期分别为8.3%和6.4%。图2列明了在过去三个三年期回收的支助费用，展示出现三年期由于采购与外勤人员活动比率加大，平均支助费用略有减少。图3显示的支助费用比率的年度变化受到按方案组成部分对收入进行实际分配的影响，因为设备和分包合同的组成部分与人员和/或培训的组成部分相比，其支助费用比例较低。

图2 2016年至2024年回收的支助费用

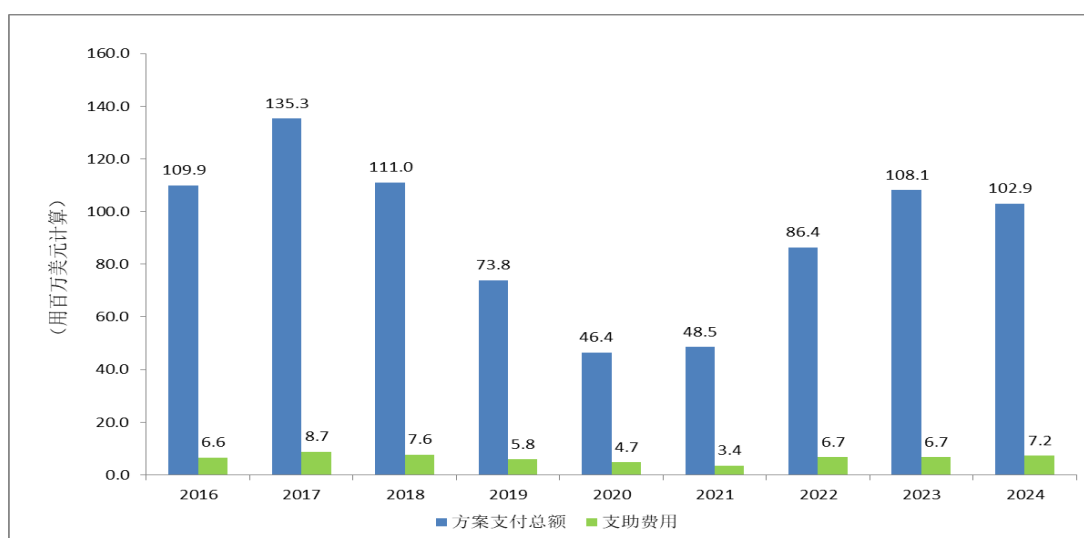
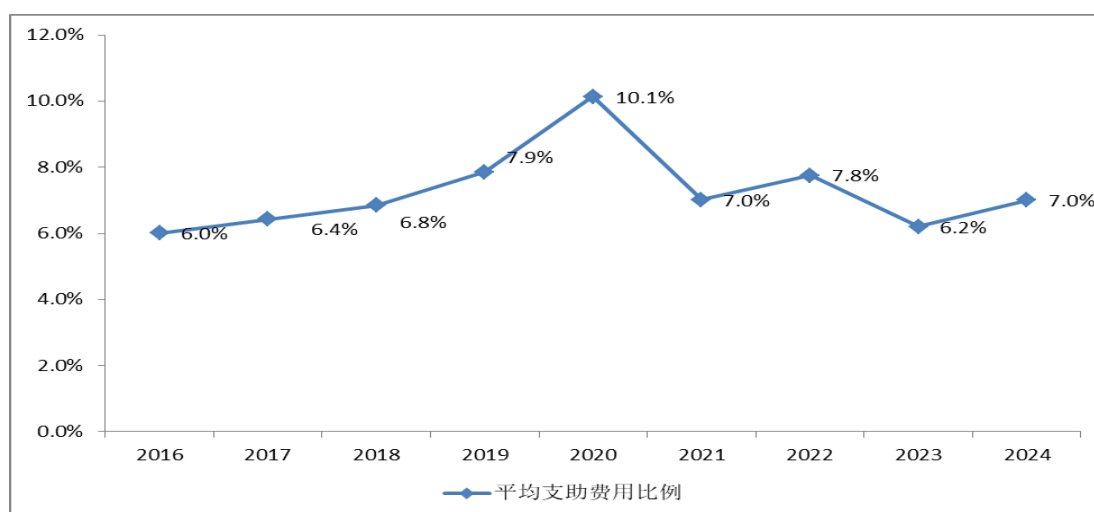


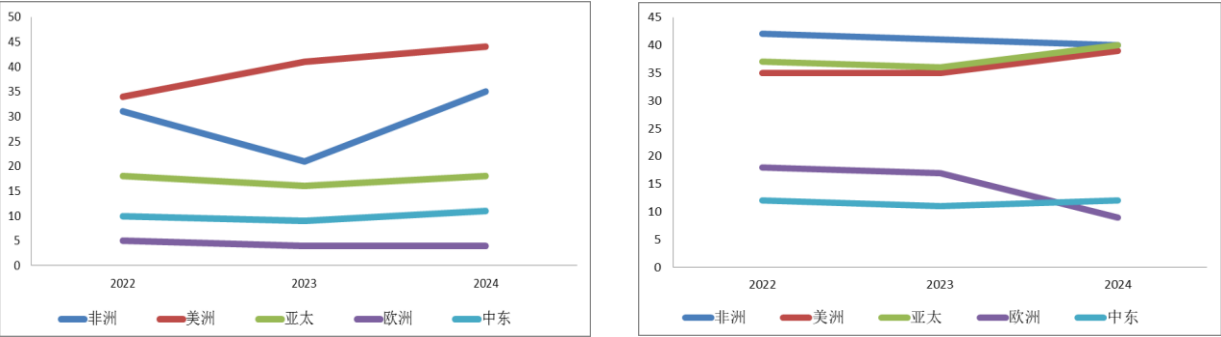
图3 2016年至2024年的年度平均支助费用比例



方案推广

5. 在2022-2024年这三年期间，CDI开发了一个主要由各国政府或服务提供者资助的项目组合，这些项目为提升全球航空安全、空中航行能力与效率、安保与简化手续、经济发展及环境保护做出了贡献。除三年内部署的119个iPacks外，还通过每年平均实施100个实施支助项目，向超过112个国家和9个国际组织提供了援助。

图4 按地区列示的国家数量和项目数量*

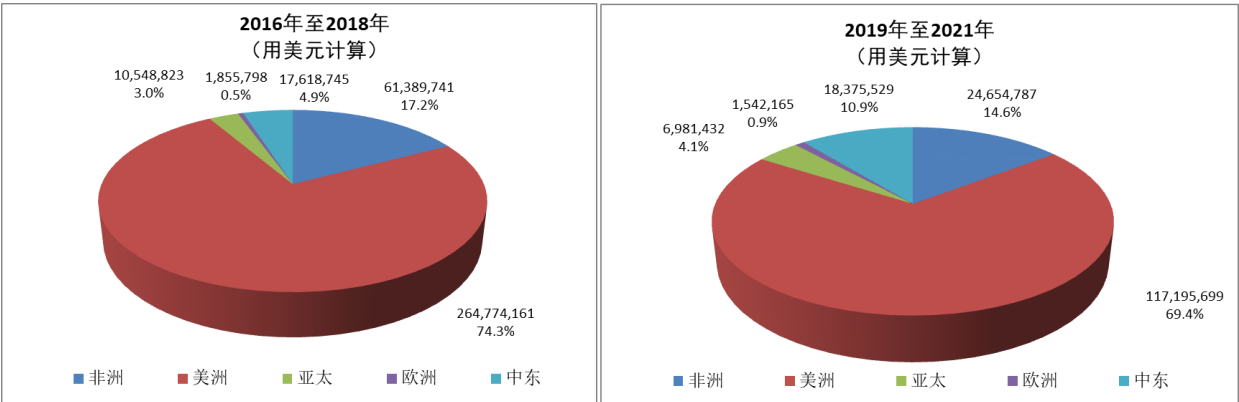


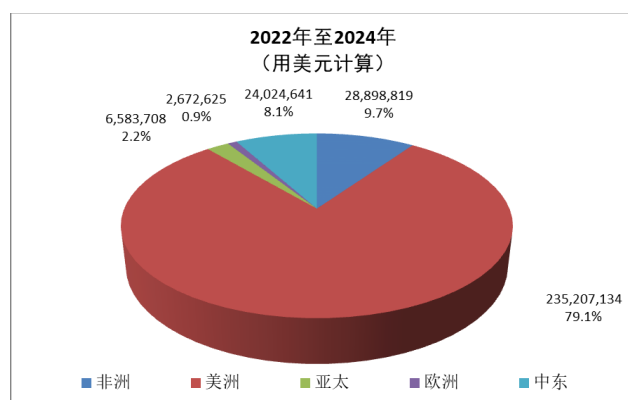
*不包括 iPacks

按地区列示的方案交付情况

6. 按地理区域列示的能力发展和实施方案交付总额情况见于图5。非洲地区占2022年至2024年实施的方案总额的9.7%；作为对比，2019年至2021年和2016年至2018年三年期为14.6%和17.2%，与上一三年期相比，现三年期增加17.2%。亚洲和太平洋地区占方案交付总额的2.2%，超过了2019年至2021年的平均比率4.1%，以及2016年至2018年的3.0%，与上一三年期相比其方案数额减少了5.7%。美洲地区上一三年期方案数额增加了100.7%，继续占有方案交付的大部分，计79.1%；作为对比，前两个三年期为69.4%和74.3%。欧洲和中东地区分别占2022年至2024年三年期实施的方案总额的0.9%和8.1%，与此前三年期的0.9%和10.9%相比，分别增加了73.3%和30.7%。地理分布比例的变化，主要受各国所提要求的数量和类型以及所提供的资金数额的影响。

图5 按地区列示的方案交付情况

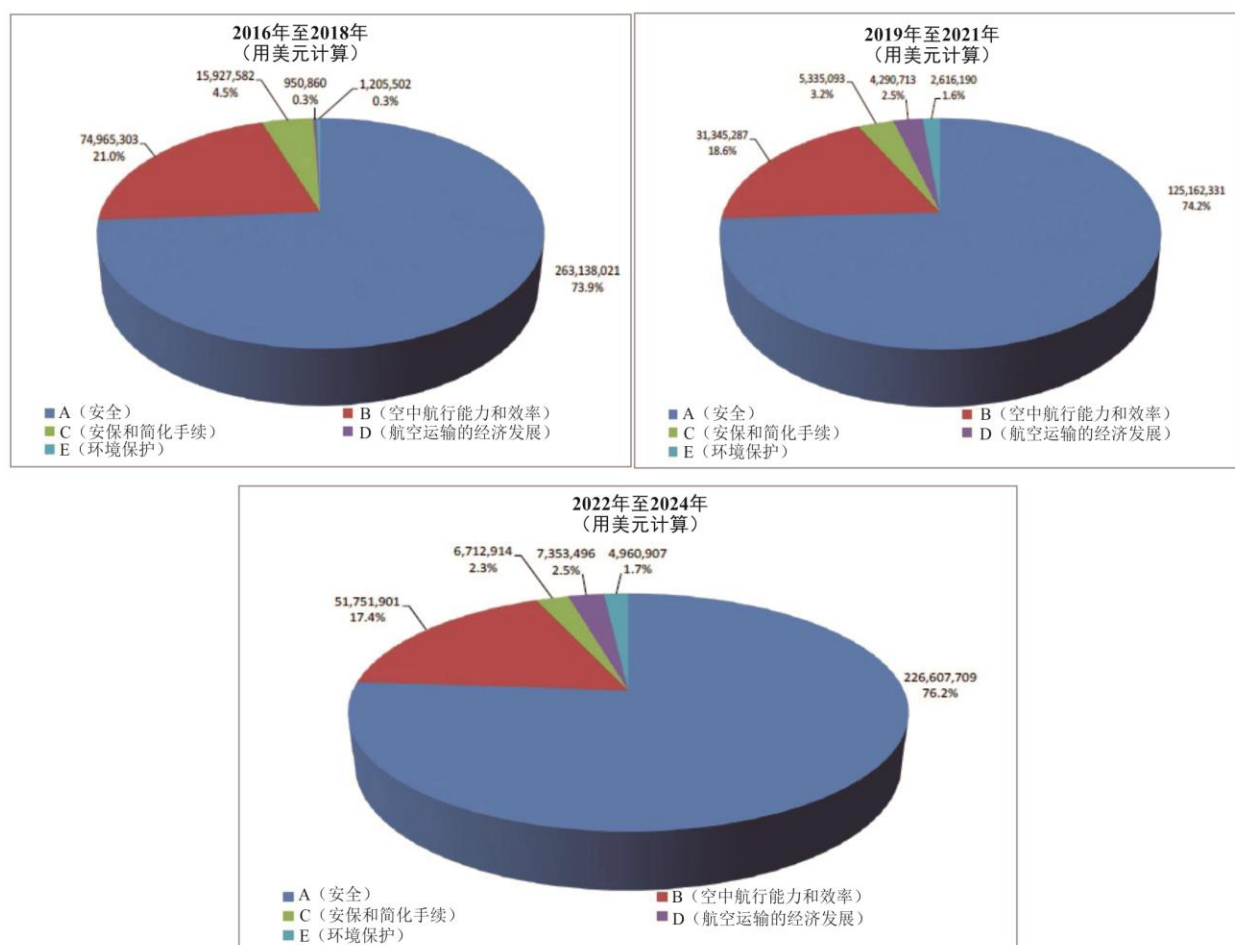




按战略目标列示的方案交付情况

7. 图6中按战略目标列示的能力发展和实施方案的分布情况,反映在2016年至2018年、2019年至2021年和2022年至2024年三年期,这些项目对于实现国际民航组织各项战略目标的总体贡献,展示出国家的主要重点是安全和空中航行优先事项。

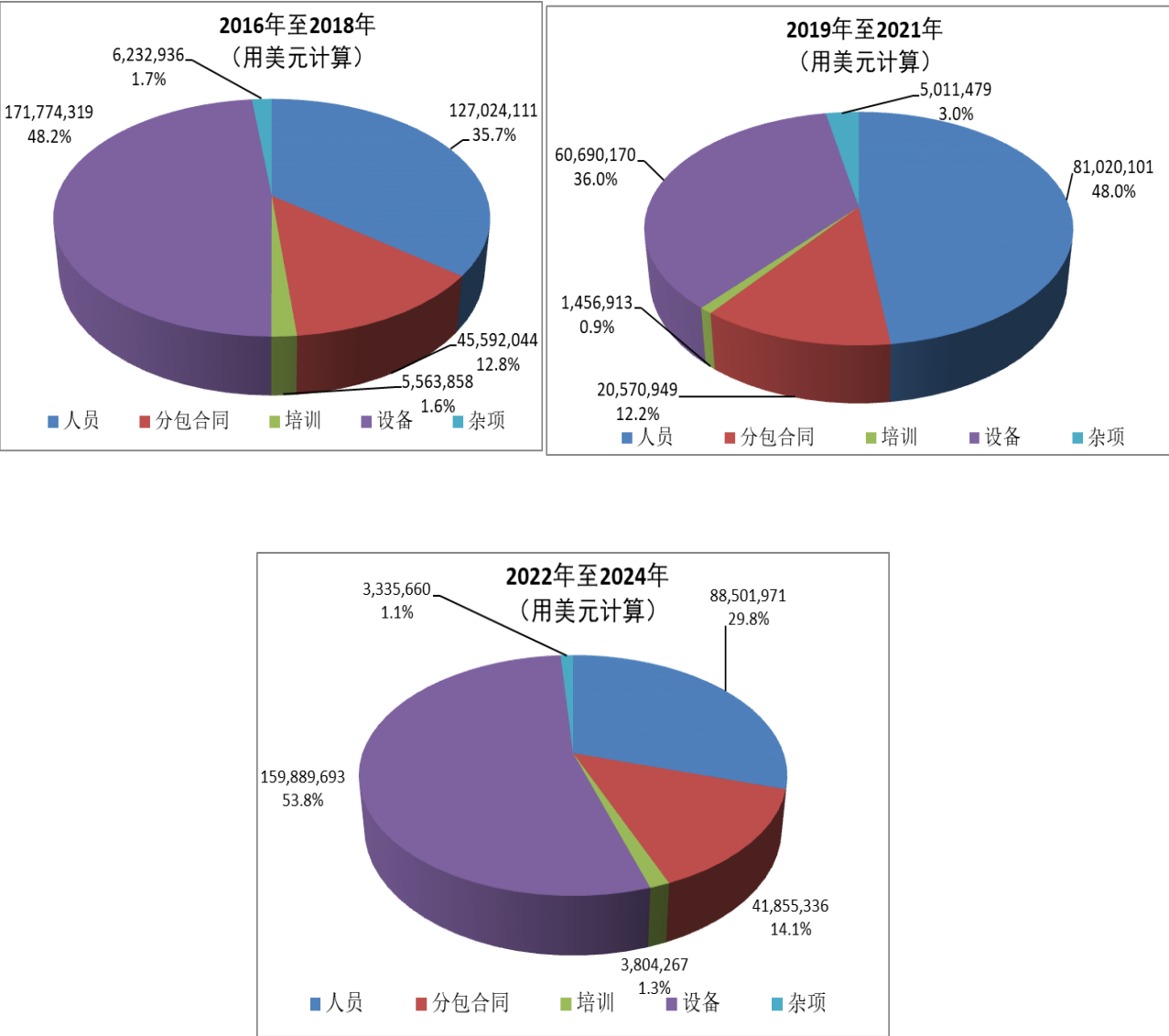
图6 按战略目标列示的方案交付情况



按组成部分列示的方案交付情况

8. 作为方案总额的一部分，由设备和分包合同组成的采购组成部分在2022年至2024年报告期内仍然是数量最多的活动，合计占比67.9%，并在上个三年期的实施中大幅增长了148.3%。占方案总额29.8%的人员组成部分与上一三年期相比在数量上也增加了9.2%，而培训则为1.3%，比同期增加了161.1%。

图7 按组成部分列示的方案交付情况



9. 2022年至2024年期间分别与2019年至2021年三年期和2016年至2018年三年期相比的主要交付成果包括：

- a) 派遣了1 036名国际外勤专家，提供咨询、担任教员或高管，同比为1 181名和1 061名；
- b) 为各国民航管理局征聘了2 099名本国专家，同比为1 709名和2 566名；
- c) 通过国家和地区培训课程、讲习班和研讨会，为11 193名民航人员提供了国内培训，同比为21 119名和17 714名；
- d) 按照采购合同由设备供应商向1 914名本国人员进行了培训，同比为2 253名和1 881名；
- e) 国际民航组织奖学金方案、发展中国家培训方案及西班牙机场和空中航行管理局/西班牙国际合作发展署（AECID）奖学金和培训方案向各培训机构为2 748名本国人员颁授了民航领域的奖学金，同比为1 694名和2 419名；和
- f) 采购了重要民航设备和服务，总计2.018亿美元，同比为9 220万美元和2.173亿美元。

表3 按组成部分列示的方案交付成果

能力发展和实施方案						
	2022年	2023年	2024年	合计 (2022年-2024年)	合计 (2019年-2021年)	合计 (2016年-2018年)
国际外勤专家	522	514	522	1036	1,181	1,061
本国专家	698	750	651	2099	1,709	2,566
国内培训的本国人员	3,945	1,329	5,919	11,193	21,119	17,714
供应商培训的本国人员	678	458	778	1,914	2,253	1,881
颁授的奖学金	810	1063	875	2748	1694	2419
设备和服务	5310万美元	7650万美元	7220万美元	2.018亿美元	9220万美元	2.173亿美元

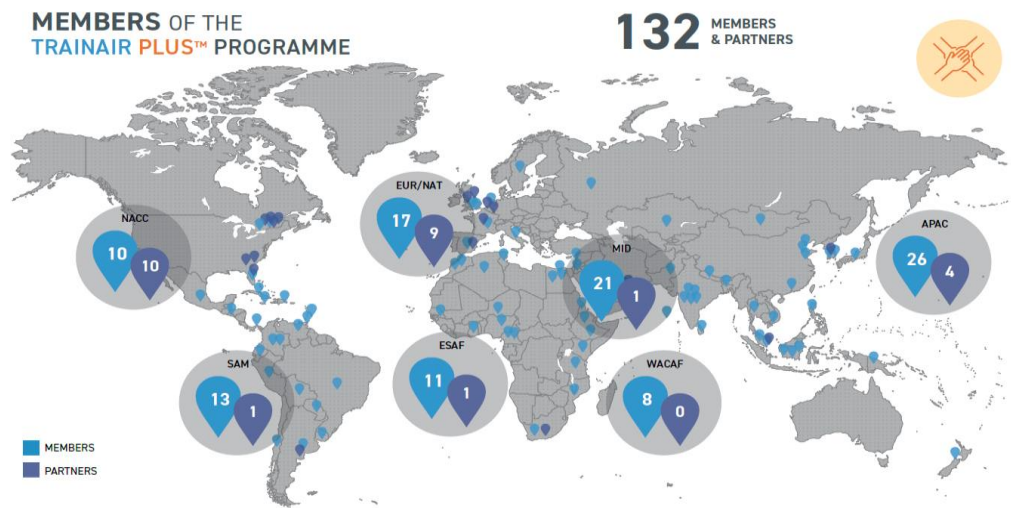
10. 按组成部分列示的年度运行详细绩效结果见于理事会提交大会的年度报告。

全球航空培训

航空培训升级版方案的成员资格

1. 在这三年期内，在能力发展和实施局的领导下，全球航空培训（GAT）显著拓展了其航空培训升级版方案（TPP）网络。截至 2024 年底，该网络成员数量从 82 个成员国增至 106 个成员国和 26 个合作伙伴。通过与 TPP 合作伙伴国际机场理事会（ACI）协作，新设立了“TPP 成员-机场”这一类别，以认证专门从事机场培训的那些培训中心的资质。

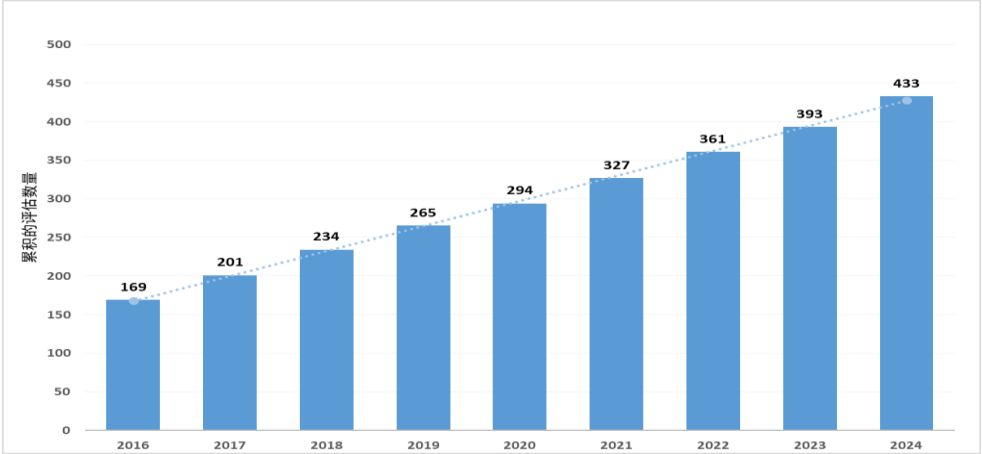
图 1 TTP 成员资格



培训评估

2. 自2016年以来，GAT已对培训机构开展了433次评估 — 最初是为了验证其作为TPP成员资格，后续则旨在确保它们持续符合成员要求。目前，平均每年对35家培训机构进行评估，以确定TPP成员开发并提供国际民航组织统一培训包的能力。

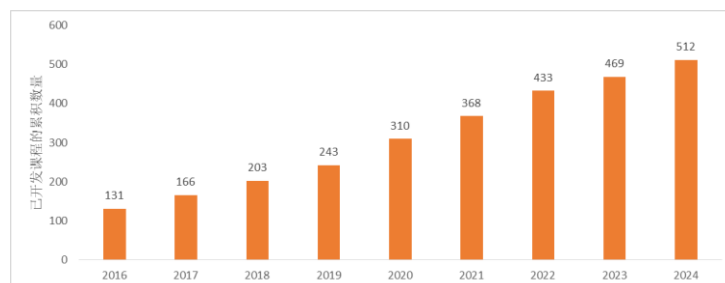
图2 对TTP成员的累积评估



培训开发

3. 实施基于能力的培训课程有助于加强各成员国在国际民航组织所有战略目标下的人力资源能力建设。国际民航组织各局、各地区办事处，TPP 成员，业界及学术机构一直在与 GAT 合作开发新课程，或国际民航组织对现有课程进行审查和认证。2016 年至 2024 年，共开发了 512 个符合国际民航组织标准的培训包，并将它们翻译成国际民航组织的一种或多种官方语文。

图 3 国际民航组织的培训开发



培训开展情况和受训人员数量

4. 国际民航组织课程目录涵盖 500 多门课程，其中包括 50 多门自主学习课程。2016 年以来，全球范围内共开设了 4 908 门国际民航组织认证课程，参训学员达 91 010 人次，具体情况见以下图 4 和图 5。

图 4 培训开展情况

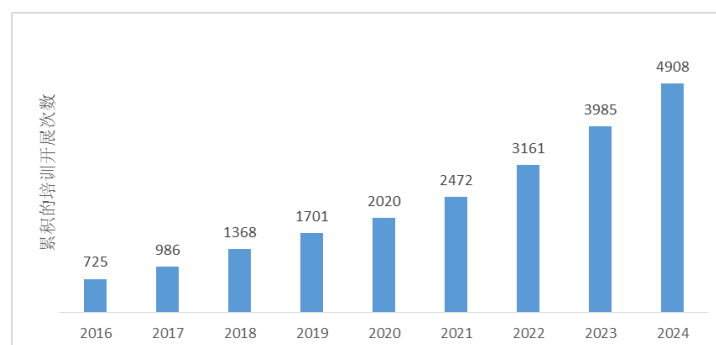
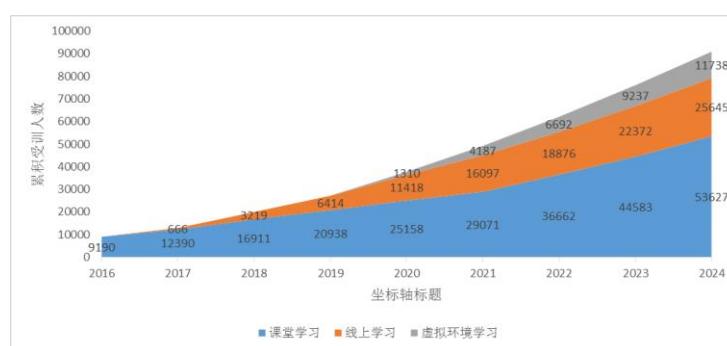


图 5 受训人员数量



培训助学金和奖学金

5. 2016年至2024年，通过能力发展和实施项目下的培训助学金方案（包括由印度、印度尼西亚、墨西哥、巴拿马、卡塔尔、大韩民国、新加坡、西班牙、泰国、土耳其和乌拉圭等捐助国支持的发展中国家培训方案），共颁发了6 861份助学金。
6. 2019年至2021年这三年期，GAT完成了首个面向民用航空当局中高层管理人员的资源调动培训项目。该项目由中国南南合作援助基金（SSCAF）提供200万美元资金支持，共为来自124个国家和6个地区性组织的865名学员提供全额奖学金，资助其参加在全球范围内举办的38期培训课程。此外，2021年至2023年期间，通过中国全球发展和南南合作基金（GDSSCF）资助，累计向124个成员国的1402名学员提供全额奖学金，资助其参加民用航空总体规划培训课程（CAMP）。

表1 颁授的助学金数量

年/期间	颁授助学金
2016 – 2018	2, 419
2019 – 2021	1, 694
2022 – 2024	2, 748
合计	6, 861

航空安保培训

7. 国际民航组织的航空安保能力建设在航空运输局的实施支助和发展—安保（ISD-SEC）方案的框架下协调开展。该项工作基于需求评估流程，提供有针对性的援助与培训，以解决已查明的航空安保缺陷，帮助各国落实附件 17 —《航空安保》的要求。这些援助活动支持国际民航组织理事会在 2024 年 6 月 10 日第 232 届会议上通过的《全球航空安保计划（GASeP）》（Doc 10118 号文件）第二版中的各项目标的实现。
8. 2016 年至 2018 年，ISD-SEC 通过航空安保培训中心（ASTC）网络开展了 110 项由国际民航组织资助的航空安保培训活动（包括课程、讲习班和教员资格认证班），惠及来自 120 个成员国的 1 566 名航空安保专家。2019 年至 2021 年，为应对与 COVID-19 大流行病相关的限制措施，培训采用线上线下相结合模式，共实施 82 项培训活动，覆盖来自 100 个成员国的 1 093 名学员。2022 年至 2024 年，国际民航组织继续通过线上线下两种模式资助开展 108 项培训，来自 110 个成员国的 1 629 名航空安保专家从中受益。

表 2 航空安保培训开展情况和受训人员

年/期间	开展次数	受训人数
2016-2018	110	1, 566
2019-2021	82	1, 093
2022-2024	108	1, 629
合计	300	4, 288

资源调动活动

捐助方免费提供的工作人员和战略目标

1. 如下表1至表3所示，2019年至2021年，无偿提供给国际民航组织的工作人员的总贡献额降至2420万加元，这反映出成员国可能因COVID-19大流行病而面临暂时性限制。在2022年至2024年期间，贡献额有所回升，达到3140万加元，这表明成员国再次做出承诺并加大参与力度。中国仍是最大的贡献国，其贡献额从600万加元增至640万加元。2022年至2024年期间，美国无偿提供的人员的贡献额增至570万加元，而法国在这两个时期的贡献额均稳定在约280万加元。

2. 关于上述贡献额对国际民航组织战略目标实现的影响，在全球现代化进程推动下，通过无偿提供的工作人员向空中航行能力和效率提供的支助额从810万加元增至1 110万加元。与安全战略目标相关的资金在2022年至2024年上升至1 140万加元，体现了该领域持续受到优先重视。而对安保与简化手续的贡献额从220万加元降至160万加元，表明资源正重新调配至其他新兴重点领域。环境保护和新增的改革目标首次获得专项捐助（分别为140万加元和40万加元），凸显国际民航组织对环境可持续性与创新的日益重视。2022年至2024年，更多的较小成员国和非国家行为体参与捐助，不仅使无偿提供的工作人员构成更加多元化，也强化了地区参与度。

表1 无偿提供的工作人员（2022年至2024年）

(用千加元计算)								
	安全	空中航行能力 和效率	安保和简化 手续	航空运输的 经济发展	环境保护	支助战略	改革目标	合计
无偿提供的工作人员 ⁽¹⁾								
中国	793	3 922	8			1 725		6 448
美国	3 365	1 846				507		5 718
巴西	1 465	593		368	388	359	363	3 536
法国	783	1 436			258	334		2 811
沙特阿拉伯	849	348	633			102		1 932
新加坡	316	864			705			1 885
土耳其						928		928
加纳	27	836						863
韩国						731		731
纳米比亚	168	507						675
其他国家	2 180	678	932			605		4 395
其他非国家行为体	1 434	79						1 513
小计（其他） ⁽²⁾	3 614	757	932			605		5 908
无偿提供的工作人员数量小计								
	11 380	11 109	1 573	368	1 351	5 291	363	31 435

(1) 贡献额最高的十个国家

(2) 包括私营部门、国际组织、非政府组织等的贡献额。

表2 无偿提供的工作人员（2019年至2021年）
(用千加元计算)

	安全	空中航行能力和效率	安保和简化手续	航空运输的经济发展	支助战略	合计
无偿提供的工作人员⁽¹⁾						
中国	1 938	1 336	0	339	2 400	6 013
法国	1 223	698	838	0	0	2 759
美国	1 281	862	0	0	457	2 600
新加坡	1 104	1 054	0	0	402	2 560
土耳其	247	758	0	374	0	1 379
巴西	532	327	0	349	0	1 208
大韩民国	0	362	0	0	663	1 025
日本	0	504	508	0	0	1 012
沙特阿拉伯	71	116	264	0	40	491
多米尼加共和国	460	0	0	0	0	460
	0	0	0	0	0	
其他国家	766	1 525	594	0	248	3 133
其他非国家行为体 ⁽²⁾	928	578	0	18	0	1 524
小计（其他）	1 694	2 103	594	18	248	4 657
无偿提供的工作人员数量小计	8 550	8 120	2 204	1 080	4 210	24 164

(1) 贡献额最高的十个国家

(2) 包括私营部门、国际组织、非政府组织等的贡献额。

表3 无偿提供的工作人员（2016年至2018年）
(用千加元计算)

	安全	空中航行能力和效率	安保和简化手续	航空运输的经济发展	环境保护	支助战略	其他	合计
无偿提供的工作人员⁽¹⁾								
中国	3 303	1 720	909	1 799	324	1 905	1	9 961
法国	1 371	512	884	10	17	0	0	2 794
新加坡	1 005	1 003	164	28	60	526	0	2 786
土耳其	972	801	88	299	35	5	8	2 208
韩国	409	223	217	4	6	10	554	1 423
马来西亚	651	94	64	12	27	3	0	851
尼日利亚	240	60	360	5	34	0	7	706
美国	246	178	28	0	84	0	0	536
荷兰	419	0	50	0	0	1	0	470
联合王国	371	45	39	0	0	0	0	455
其他	2 790	1 606	4 101	86	536	735	106	9 960
无偿提供的工作人员数量小计	11 777	6 242	6 904	2 243	1 123	3 185	676	32 150

(1) 贡献额最高的十个国家

捐助方对国际民航组织的自愿基金捐助

3. 如下表4所示，2016年至2024年自愿捐助总额达1.223亿加元。作为国际民航组织自愿基金的主要供资方，美国和中国分别捐助约2 280万加元和1 780万加元，合计占三年期捐助总额的三分之一。欧盟委员会（1 640万加元）、大韩民国（590万加元）和联合王国（550万加元）是随后三大重要供资方。沙特阿拉伯在三个三年期共捐助410万加元，支助力度保持稳定。除这些主要合作伙伴外，还有众多成

员国、行业利害攸关方和联合国机构提供捐助。捐助基础的扩大体现了国际民航组织秘书处卓有成效的宣传工作，有助于形成更加多元化的资金来源格局，同时也加强了全球各方对国际民航组织自愿基金的参与。

4. 2022年至2024年期间，国际民航组织所有自愿基金的捐助总额达5 050万加元，较上一个三年期（2610万加元）增长49%，较2016年至2018年三年期（4 560万加元）增长10%。2022年至2024年期间，成员国捐助4 370万加元（占比87%），其他来源捐助670万加元（占比13%）。2022年至2024年三年期自愿基金主要出资方为：法国（1 140万加元）、美国（980万加元）、欧盟委员会（460万加元）、中国（400万加元）和联合王国（430万加元）。

表4 2016年至2024年接收的自愿捐助额
(用加元计算)

资金来源	2016-2018 年	2019-2021 年	2022-2024 年	总计
ABIS	0	0	1,000	1,000
ACI	132,976	0	14,800	147,776
空中客车	235,909	82,341	84,334	402,584
阿尔巴尼亚	0	17,103	0	17,103
安哥拉	36,878	0	0	36,878
安提瓜和巴布达	2,538	0	0	2,538
阿根廷	0	658	1,000	1,658
阿鲁巴	7,530	0	0	7,530
ASECNA	11,749	9,608	1,000	22,357
ATNS	19,603	0	0	19,603
澳大利亚	56,277	1,654	908,700	966,631
奥地利	0	0	102,146	102,146
航空工作组	124,320	0	0	124,320
巴哈马	7,372	0	0	7,372
巴林	0	790	0	790
孟加拉国	0	0	16,178	16,178
白俄罗斯	0	1,276	0	1,276
比利时	20,025	0	0	20,025
伯利兹	0	0	14,591	14,591
贝宁	33,940	0	13,204	47,144
不丹	3,177	0	0	3,177
波音	269,464	813,060	805,043	1,887,567
玻利维亚	16,487	0	0	16,487
庞巴迪	3,642	0	0	3,642
博茨瓦纳	55,486	6,582	0	62,068
巴西	9,579	50,540	6,523	66,642
布基纳法索	19,436	0	0	19,436
布隆迪	21,265	0	0	21,265
佛得角	0	35,400	0	35,400
CAE	0	14,414	0	14,414
柬埔寨	5,046	0	0	5,046
喀麦隆	10,164	0	0	10,164
加拿大	3,424,209	120,262	203,834	3,748,305
CEEAC/CEMAC PASTA	1,298,750	0	0	1,298,750
中非共和国	10,112	0	0	10,112

资金来源	2016-2018 年	2019-2021 年	2022-2024 年	总计
乍得	10,112	0	0	10,112
智利	109,991	36,126	67,954	214,071
中国	7,302,625	6,443,871	4,028,660	17,775,156
COCESNA	2,856	0	0	2,856
哥伦比亚	4,812	52,511	22,027	79,350
科摩罗	10,112	0	0	10,112
康考迪亚大学	212,780	10,907	0	223,687
刚果	33,528	0	0	33,528
科特迪瓦	15,547	0	1,985	17,532
古巴	1,788	0	0	1,788
刚果民主共和国（世界银行资助）	2,609,984	0	0	2,609,984
丹麦	19,868	0	7,733	27,601
多米尼加共和国	78,151	20,474	99,982	198,607
EAC-CASSOA	0	0	29,926	29,926
EASA	20,865	0	0	20,865
东帝汶	4,934	0	0	4,934
厄瓜多尔	19,248	602	0	19,850
埃及	20,298	0	0	20,298
萨尔瓦多	5,627	0	0	5,627
赤道几内亚	332,382	0	5,000	337,382
斯威士兰	0	4,172	0	4,172
Eurocontrol	0	0	10,966	10,966
欧盟委员会	9,566,755	2,219,995	4,624,870	16,411,621
FAA	6,607	0	0	6,607
斐济	2,457	0	11,554	14,011
芬兰	0	8,450	0	8,450
法国	77,032	507,712	11,441,218	12,025,962
欧盟边防局	0	0	5,154	5,154
加蓬	10,112	0	0	10,112
冈比亚	10,344	0	0	10,344
GAP	5,961	0	0	5,961
德国	197,977	133	0	198,110
加纳	0	16,686	0	16,686
希腊	0	0	2,843	2,843
格林纳达	11,248	0	0	11,248
危地马拉	1,496	0	0	1,496
几内亚比绍	10,112	0	0	10,112
圭亚那	42,955	5,125	99,503	147,583
匈牙利	0	0	508,245	508,245
IADB	8,031	0	0	8,031
IATA	109,346	66,350	0	175,696
IAWA	11,250	0	0	11,250
IDAC	5,348	0	0	5,348
仁川国际机场	0	0	17,000	17,000
印度	6,890	22,405	10,115	39,410
印度尼西亚	334,589	265,716	718,413	1,318,719
伊朗伊斯兰共和国	24,033	0	0	24,033
爱尔兰	0	400	0	400
意大利	339,683	160,191	0	499,874
ITU	0	0	14,983	14,983
牙买加	2,906	2,265	13,330	18,501

资金来源	2016-2018 年	2019-2021 年	2022-2024 年	总计
日本	404,391	769,313	1,807,934	2,981,638
Jeffrey Boolard	200	0	0	200
约旦	0	662	0	662
哈萨克斯坦	0	3,542	0	3,542
肯尼亚	22,865	0	3,748	26,613
科威特	19,641	0	0	19,641
黎巴嫩	0	853	0	853
利比里亚	0	0	12,406	12,406
卢森堡	1,490	9,530	0	11,020
马达加斯加	10,112	0	0	10,112
马来西亚	337,634	304,421	385,935	1,027,990
马尔代夫	16,780	0	0	16,780
马里	10,112	0	0	10,112
毛里塔尼亚	10,112	0	0	10,112
毛里求斯	66,232	40,816	0	107,048
墨西哥	904,671	1,368,994	1,571,043	3,844,708
蒙古	4,944	17,977	0	22,921
黑山	0	0	10,216	10,216
摩洛哥	0	919	4,469	5,388
纳米比亚	195,872	0	0	195,872
尼泊尔	1,601	7,971	0	9,572
荷兰	719,630	0	1,104,721	1,824,351
新西兰	6,457	790	0	7,247
尼日尔	42,650	0	0	42,650
尼日利亚	315,592	0	322,714	638,306
NORDICAO	0	0	100,000	100,000
OHCHR	0	29,767	0	29,767
阿曼	405,679	0	43,830	449,509
OnCommunications Co Ltd	0	0	6,095	6,095
其他	355,826	264,158	123,184	743,168
巴基斯坦	3,811	7,768	0	11,579
巴拿马	16,970	0	0	16,970
巴拉圭	67,621	34,788	0	102,409
秘鲁	1,471	332	0	1,803
菲律宾	11,310	6,140	0	17,450
葡萄牙	0	22,691	19,386	42,077
卡塔尔	1,050,121	163,390	734,608	1,948,119
大韩民国	2,154,758	1,463,658	2,313,642	5,932,058
罗马尼亚	0	57,510	0	57,510
俄罗斯联邦	489,297	319,631	481,680	1,290,608
卢旺达	12,169	23,885	0	36,054
圣基茨和尼维斯	9,082	0	0	9,082
沙特阿拉伯	1,352,355	1,408,961	1,374,296	4,135,612
塞内加尔	10,112	0	0	10,112
塞尔维亚	0	5,368	0	5,368
塞舌尔	53,621	3,979	0	57,600
新加坡	119,581	137,762	531,449	788,792
圣马丁	4,799	0	0	4,799
斯洛文尼亚	0	4,665	0	4,665
南非	73,337	26,230	79,274	178,841
苏里南	0	7,730	0	7,730

资金来源	2016-2018 年	2019-2021 年	2022-2024 年	总计
瑞典	30,356	0	0	30,356
瑞士	44,868	27,725	43,762	116,355
泰国	34,492	78,750	58,182	171,424
北马其顿共和国	21,374	0	0	21,374
多哥	27,336	0	0	27,336
从项目 ANB03701（资金5050）转账至 ENV VF	0	24,131	0	24,131
从项目 RLA99901 转账以支持 iStar 讲习班	0	7,408	0	7,408
特立尼达和多巴哥	27,535	12,714	7,980	48,229
突尼斯	0	931	640	1,571
乌干达	69,093	0	5,842	74,935
乌克兰	0	2,552	0	2,552
UNCCT	0	265,999	0	265,999
UNDP	19,950	0	0	19,950
UNDP-Global Aviation	2,177,963	0	0	2,177,963
阿拉伯联合酋长国	120,606	35,916	379,384	535,905
联合王国	140,830	992,424	4,357,166	5,490,420
坦桑尼亚联合共和国	0	0	1,040	1,040
美国	6,160,219	6,888,857	9,757,942	22,807,018
全球天气和航空公司	8,687	0	0	8,687
UNOCT	0	0	742,319	742,319
UNOCT & 其他	0	264,006	109,842	373,848
委内瑞拉	1,425	12,290	0	13,715
越南	2,002	0	0	2,002
WFP	0	0	70,913	70,913
赞比亚	40,971	0	27,973	68,944
总计	45,647,187	26,125,681	50,507,429	122,280,296

— — — — —

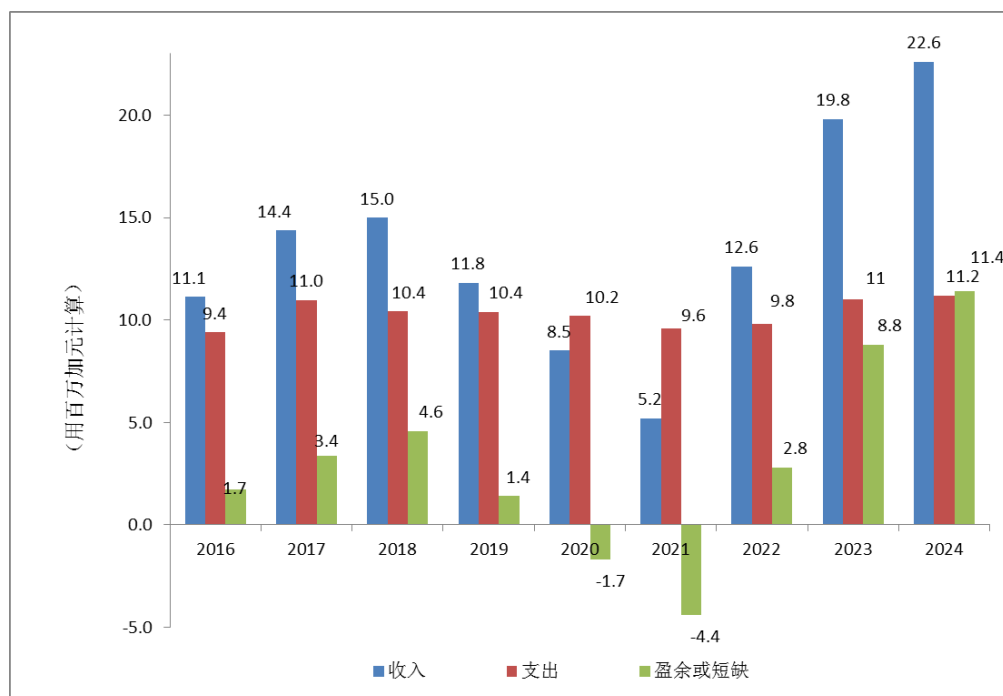
附录B

行政和业务服务费用（AOSC）基金的收入和支出

1. 为在成本回收原则的基础上执行项目而收取的行政管理费，通过行政和业务服务费用（AOSC）基金管理，被用来支付管理、运行和支持能力发展和实施方案的全部费用。基金涵盖能力发展和实施局内的开支，主要包括工作人员费用，以及经常方案向能力发展和实施局提供的服务的开支。

2. 鉴于疫情后的稳步复苏以及方案交付的增加，影响了从项目回收的支助费用的数量，因此运行结果显示，行政和业务服务费用基金在2022年至2024年三年期内的财务状况显著改善。在之前几个三年期结束时连续数年出现赤字后，2022年、2023年和2024年的收入分别超过支出280万加元、880万加元和1 140万加元。截至2024年12月31日，行政和业务服务费用基金的累积储备金为2 270万加元。⁵

图1 AOSC基金的收入和支出



3. 虽然通过行政管理成本回收的项目支助成本历来占行政和业务服务费用基金总收入约90%，但特定年份行政和业务服务费用基金收入在其各种收入来源之间的分配比例，可能会受到汇率波动、现金余额和现行利率等许多因素的影响。如下图2所示，所挣得的行政和业务服务费用收入的美元相对强势，并且投资利息、旅行折扣和其他杂项收入等等其他来源的收入，对行政和业务服务费用基金过去三个三年期的结果影响越来越大。作为图3所示行政和业务服务费用总收入的一部分，这些其他收入来源从2021年35.7%的低点开始稳步增长，在2024年达到了68.5%的峰值。

⁵ 累积的行政和业务服务费用基金包括用来涵盖方案运行中可能出现的赤字，以及必要时支付工作人员离职赔偿金的储备金盈余基金。

图2 AOSC的收入来源（单位：加元）

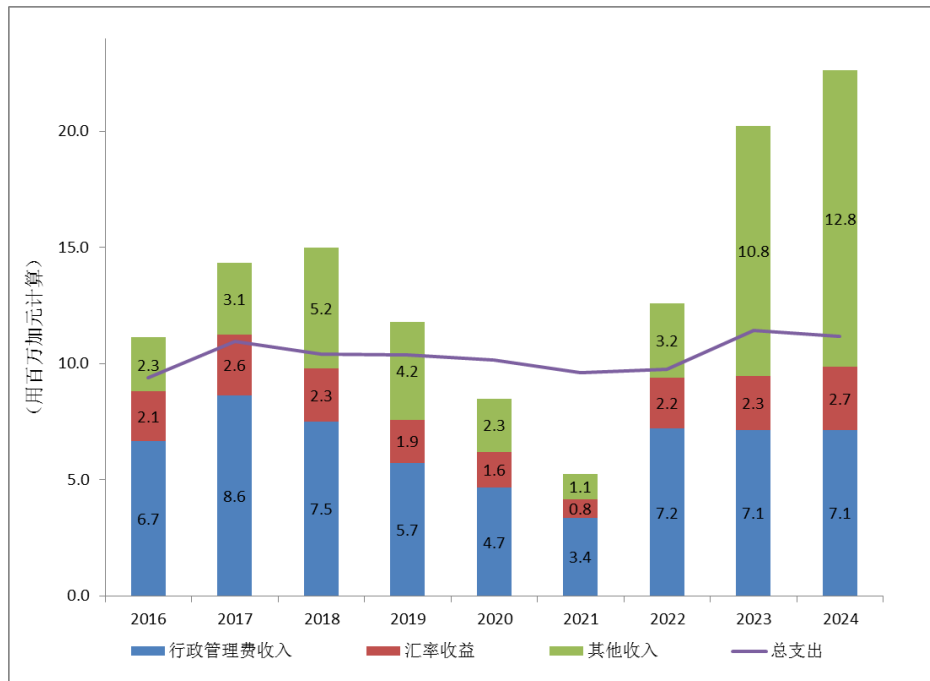
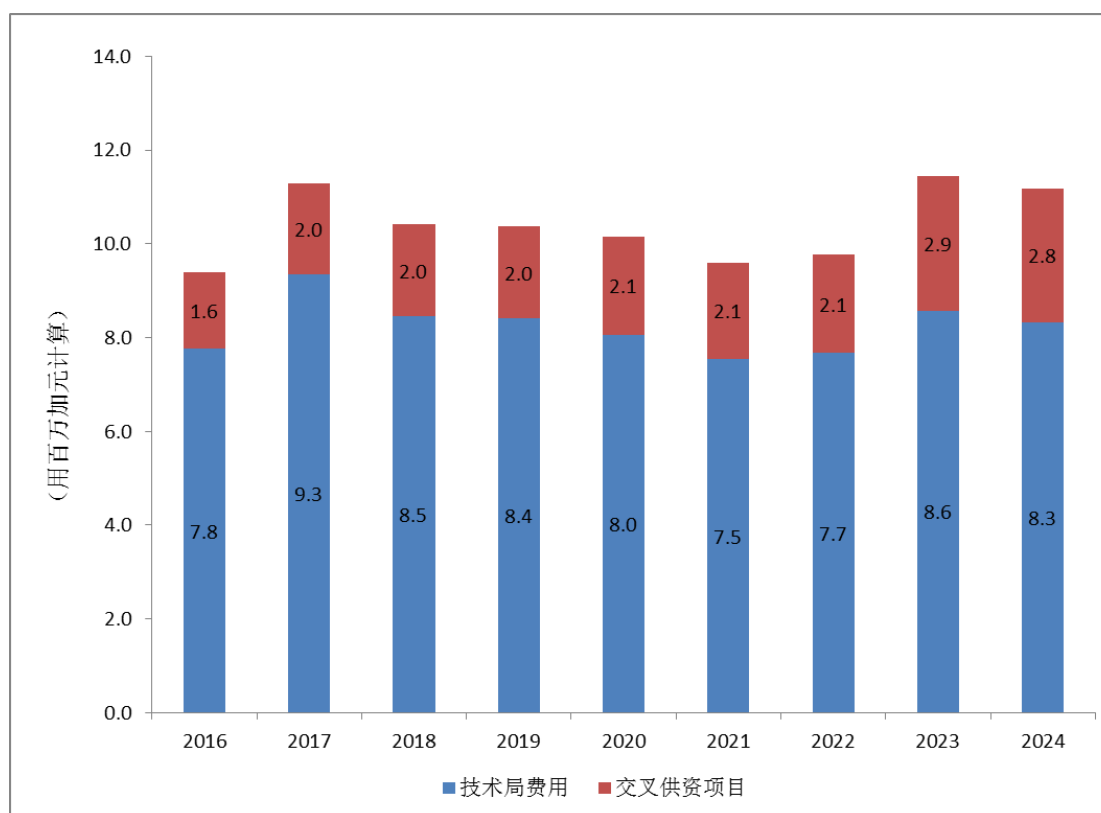


图3 AOSC的收入来源百分比



4. 总支出包括向行政和业务服务费用基金收取的 2022 年至 2024 年三年期计 780 万加元的交叉供资的项目。这些费用包括 120 万加元的年度转账，以便作为 2010 年成本回收政策⁶的一部分，由经常方案为支助能力发展和实施方案而提供的支助服务，以及为采购服务、地区办事处质量保障措施和差旅股提供的额外供资，和为国际民航组织道德操守办公室提供的分摊费用，在这一三年期平均每年 140 万加元。反之，行政和业务服务费用基金根据上述政策在这一三年期回收经常预算每年应缴的 226 000 加元以支付能力发展和实施局为经常方案提供的差旅服务，共计 70 万加元。

图4 AOSC的支出



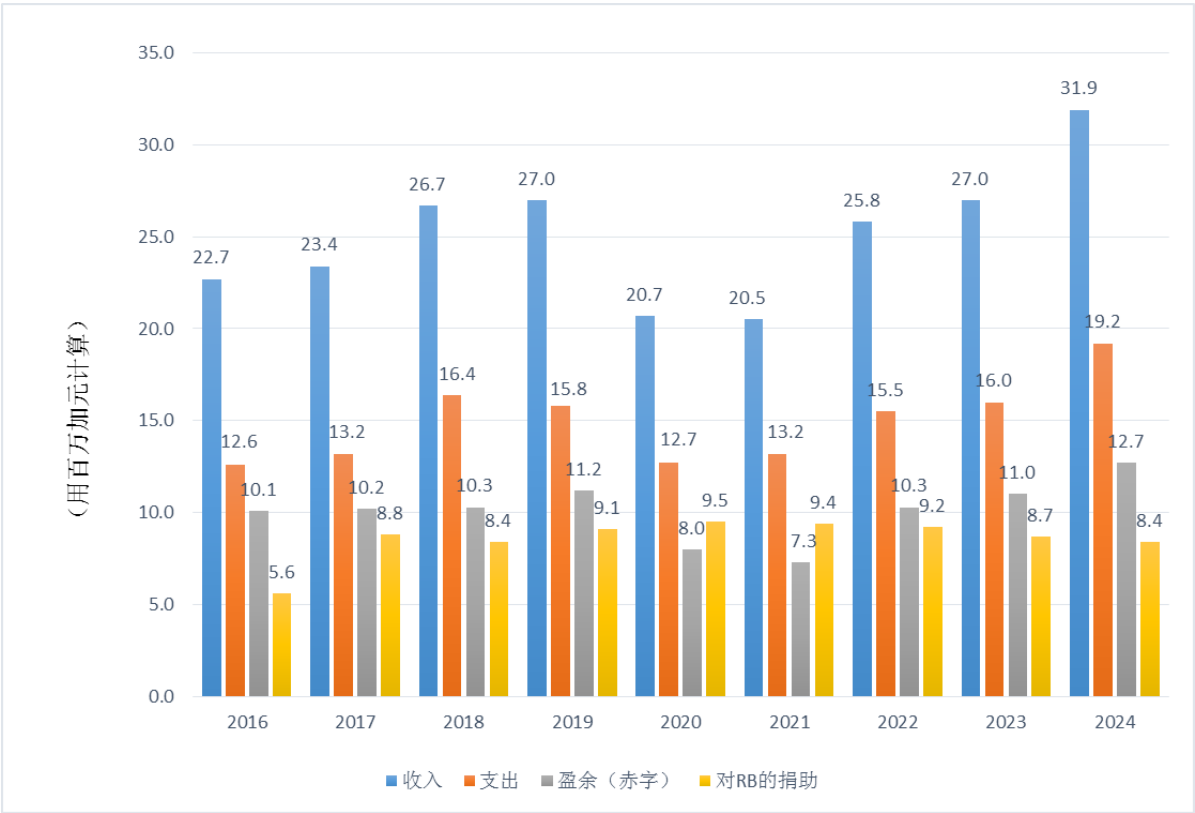
5. 根据A42-WP/19号文件中的国际民航组织三年期预算草案所示，2026年至2028年期间，总共将从行政和业务服务费用基金回收830万加元（每年280万加元）。这笔费用涵盖由经常方案向能力发展和实施局提供的行政、财务、采购和差旅相关服务的费用，以及地办事处提供支助的费用，还包括道德操守办公室和监察员办公室的分摊费用。

⁶ 根据一项时间调查，理事会在 2010 年通过的成本回收政策确认了经常方案向能力发展和实施局提供支助服务产生的费用，以及能力发展和实施局为经常方案提供采购和差旅服务产生的费用。根据要求，理事会于 2013 年 11 月批准了对从行政和业务服务费用基金拟收回金额进行调整的机制。

辅助创收基金的收入和支出

1. 尽管2020年和2021年受疫情影响，随后2022年进入复苏阶段，但辅助创收基金（ARGF）在2016年至2024年期间仍保持稳定增长。这一增长得益于主要产品线（如培训与数据产品）的日益成熟、印刷服务、出版物及活动的运营效率提升，以及整体成本控制措施的有效实施。因此，净盈余增加，2024年达到1 270万加元。

图1 ARGF的收入和支出



2. 图 2 展示了两条主要趋势线。第一条趋势线显示出版物销售额持续下滑，从 2016 年的 710 万加元降至 2024 年的 640 万加元。这未将价格上涨因素考虑在内，表明出版物的收入和销量均有所下降。第二条趋势线凸显了收入增长的领域，包括活动、数据产品以及培训。2024 年“其他收入”激增，这主要得益于活动收入表现良好，该部分收入接近 500 万加元。这些变量相互抵消后的最终结果是 ARGF 完全有能力通过其他业务领域来抵消出版物销售额下降带来的影响，从而实现收入的长期增长。

图2 ARGF 收入来源（单位：加元）

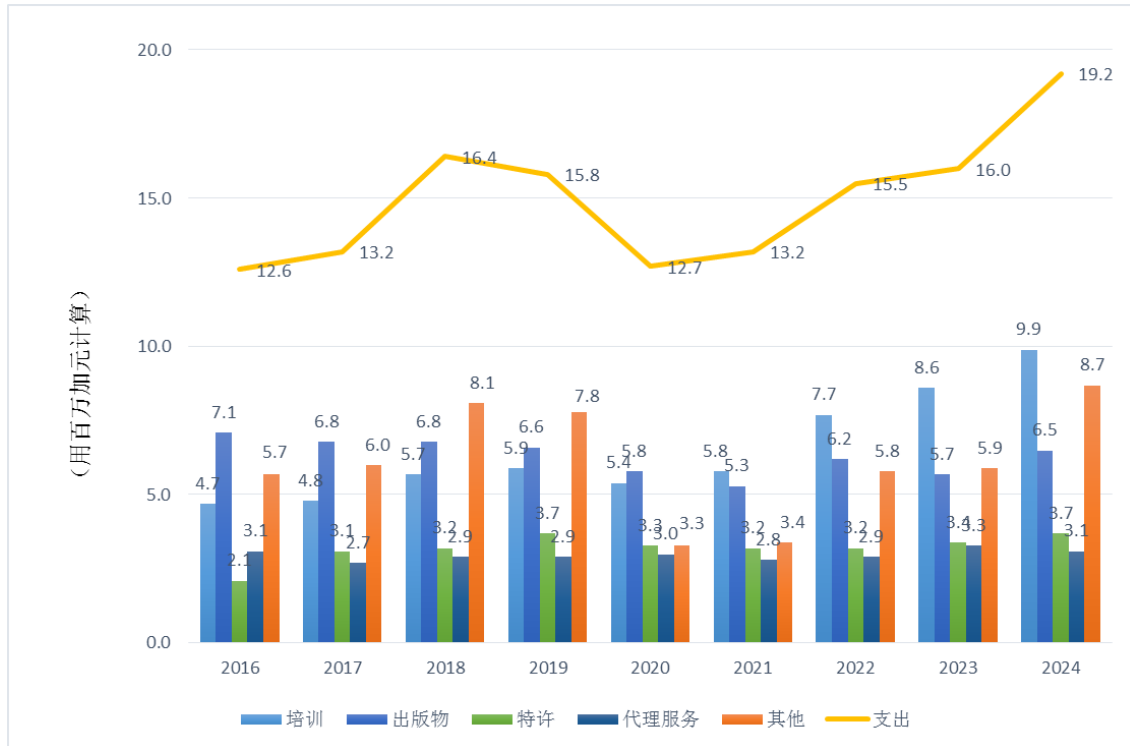
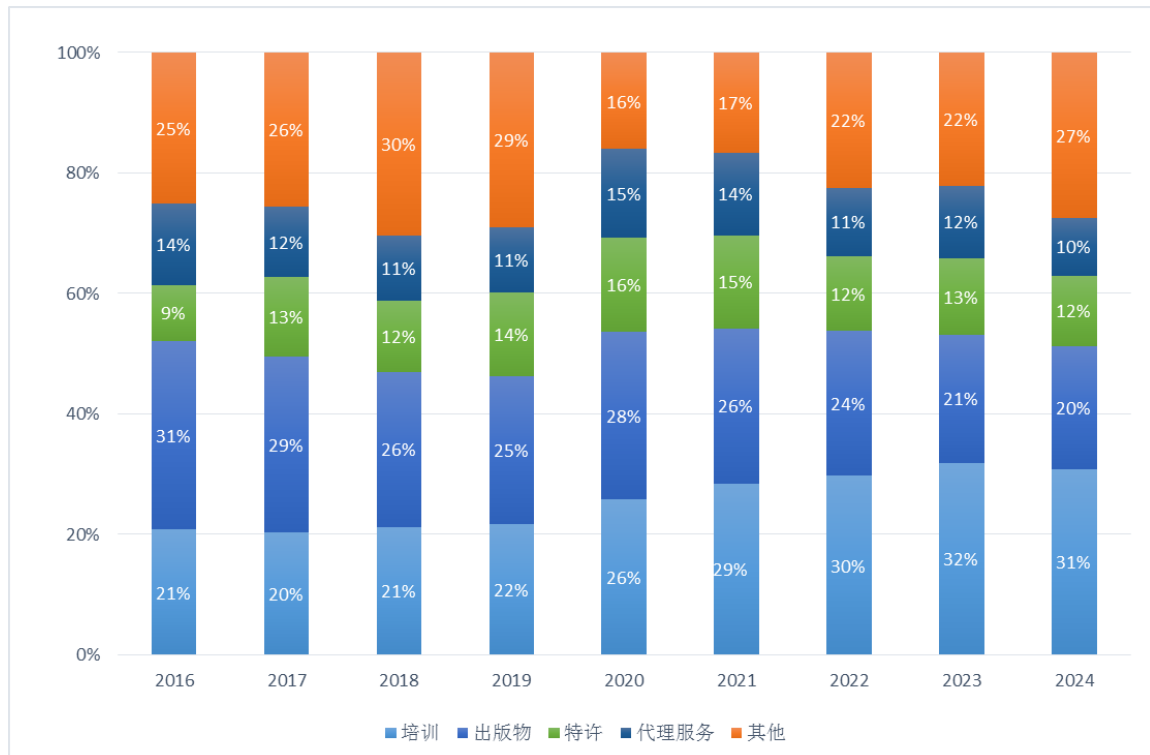
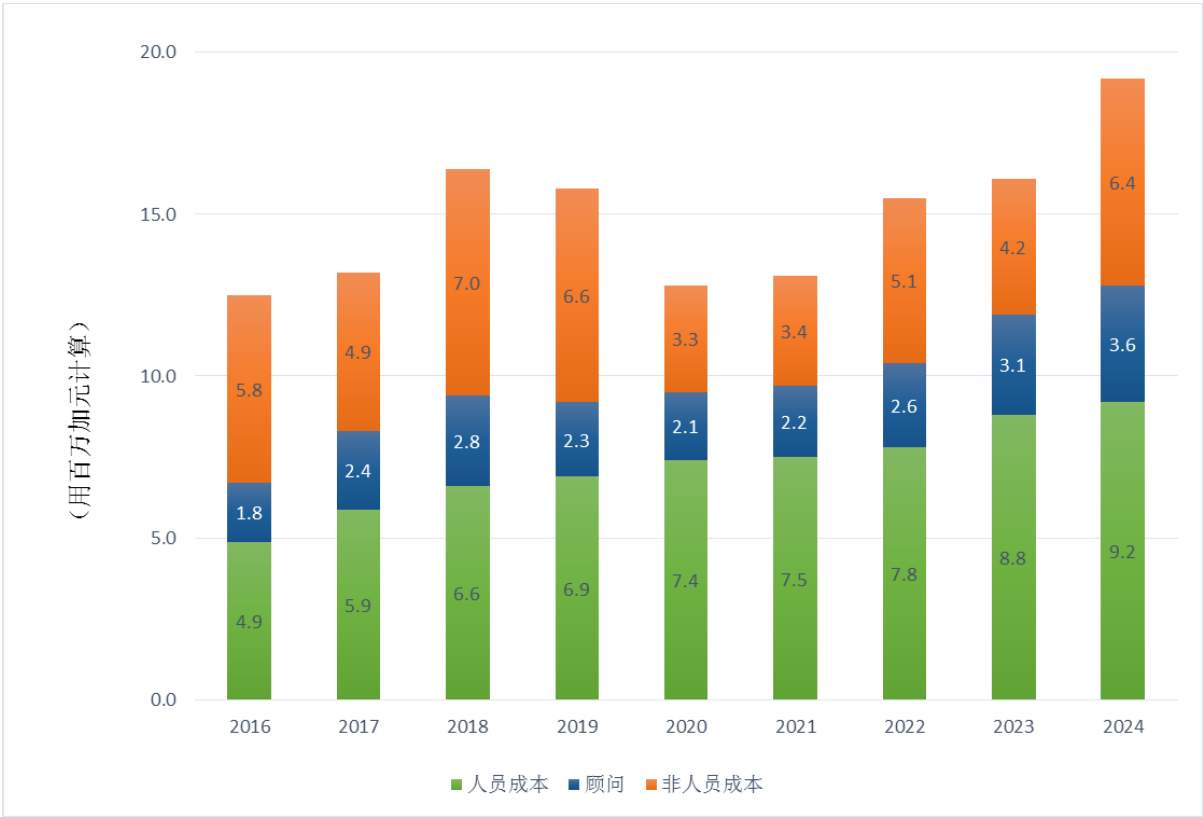


图3 ARGF收入来源百分比



3. 从支出角度看，如图表4所示，人员成本是导致ARGF支出增加的主要因素。增加的这些成本是促进收入增长并继续通过多元化销售和营销组合推广ICAO品牌所必需的。此外，对技术和自动化的投资，如电子图书馆项目和ICAO TV，也有助于提高效率。尽管支出增加，但2016年至2024年期间，ARGF仍达到并超过盈余目标。

图4 ARGF支出



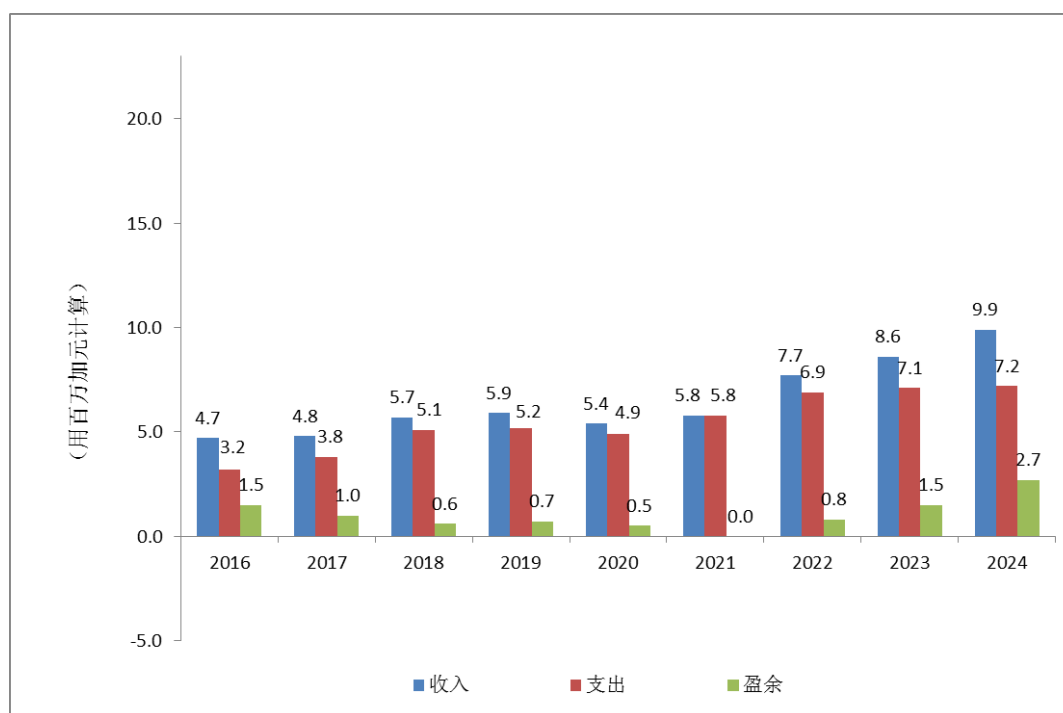
全球航空培训收入和支出

1. 由于COVID-19大流行病的爆发，2019年至2021年期间，全球航空培训（GAT）面临严重的运营和财务问题，严重影响了航空培训的自我可持续性。自2020年3月起，课堂培训需求骤降约90%，迫使紧急制定并实施综合风险缓解计划。计划的重点是快速将课堂课程转为在线教学模式，开发和安排各类课程，协助各成员国应对大流行病期间和后续恢复阶段的挑战。尽管存在这些挑战，GAT在三年期内仍成功收回了成本。

2. 在辅助创收基金（ARGF）中，GAT收入稳步增长，从2016年的470万加元增至2024年的990万加元。其中，2022年（770万加元）和2023年（860万加元）增长最为显著，反映了大流行病后的强劲复苏。GAT收入管理策略包括课程提供、合作伙伴关系和辅助创收活动。支出也逐年增长，从2016年的320万加元增加到2024年的720万加元，这主要是由于活动增加和培训项目扩展所导致的。值得注意的是，2021年支出达到峰值，580万加元，与大流行病高峰期相吻合。然而，在后疫情时期（2022-2024年），GAT支出进行了有效的管理，推动收入增长并实现盈余。GAT支出管理策略依赖于成本回收机制、明细预算、定期财务绩效审查和风险缓解计划等多种举措。这些举措使GAT能够维持其运营、提高创收能力并保持良好的财务健康状况。

3. 过去几年盈余波动不定，2021年出现显著下降，下降至零。不过，2023年（150万加元）和2024年（270万加元）盈余显著回升，表明财务状况呈现积极走向。GAT整体财务业绩展现出韧性，并成功实现了后疫情复苏。收入的稳步增长以及后期年度盈余的恢复，凸显了GAT对不断变化的运营环境的有效适应能力。

图1 GAT收入和支出



ICAO资源调动 — 自愿基金

1. 图表1至6展示了国际民航组织自愿基金（ICAO Voluntary Funds）2016年至2024年的财务表现，显示年度收入稳步增长，与项目活动的扩展相一致，并伴随相应的支出增长。尽管在COVID-19大流行病期间曾面临临时性资金短缺和实施挑战，但这些问题随后通过收入增长迅速得到平衡。整个大流行病期间，战略性资源调动与稳健的财政管理确保了累积余额始终保持正值，这充分体现了基金在没有出现资源严重闲置或过度积累的情况下，满足日益增长的运营需求的能力。

图1 AVSEC/FAL基金

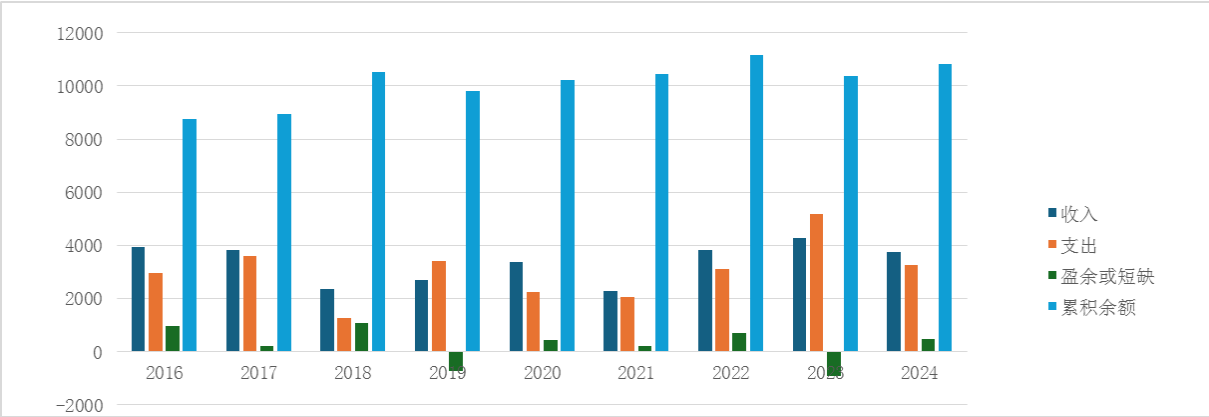


图2 环保基金

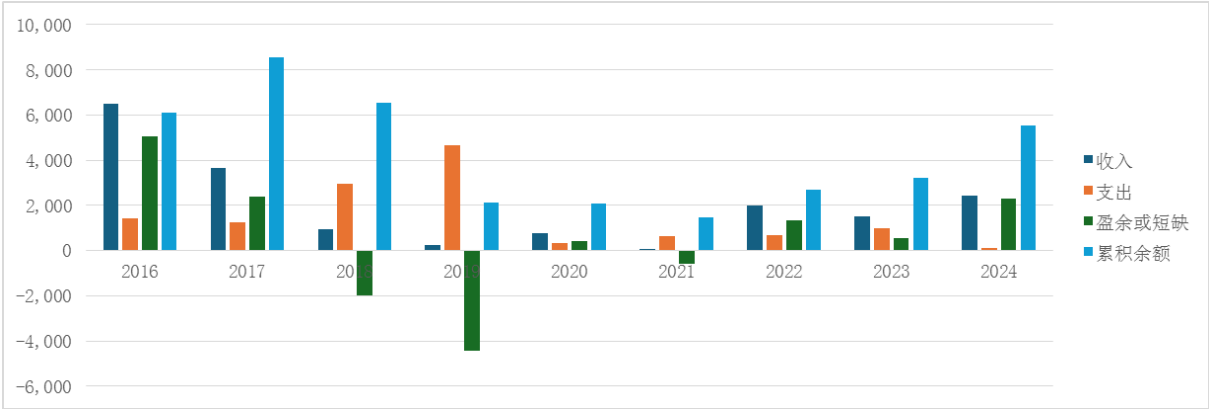


图3 资源调动基金

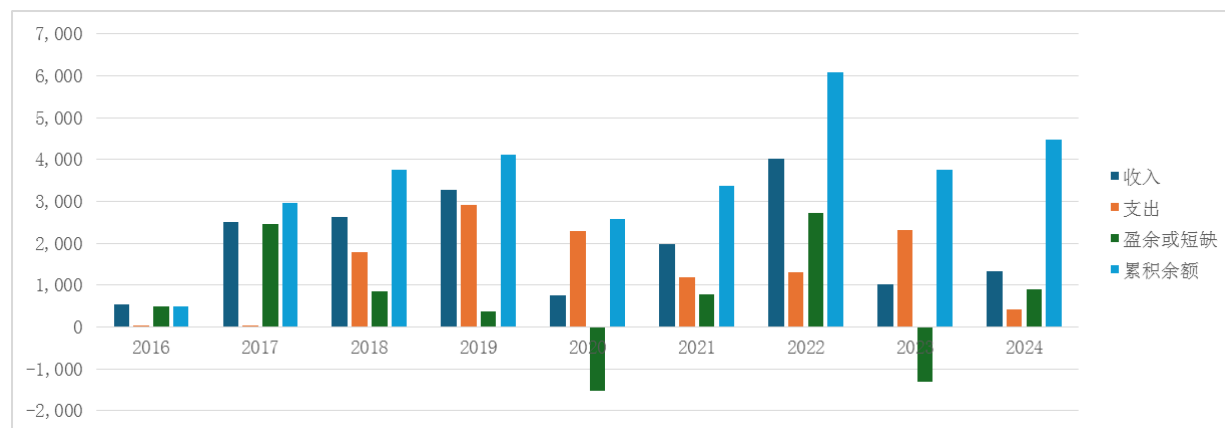


图4 安全基金

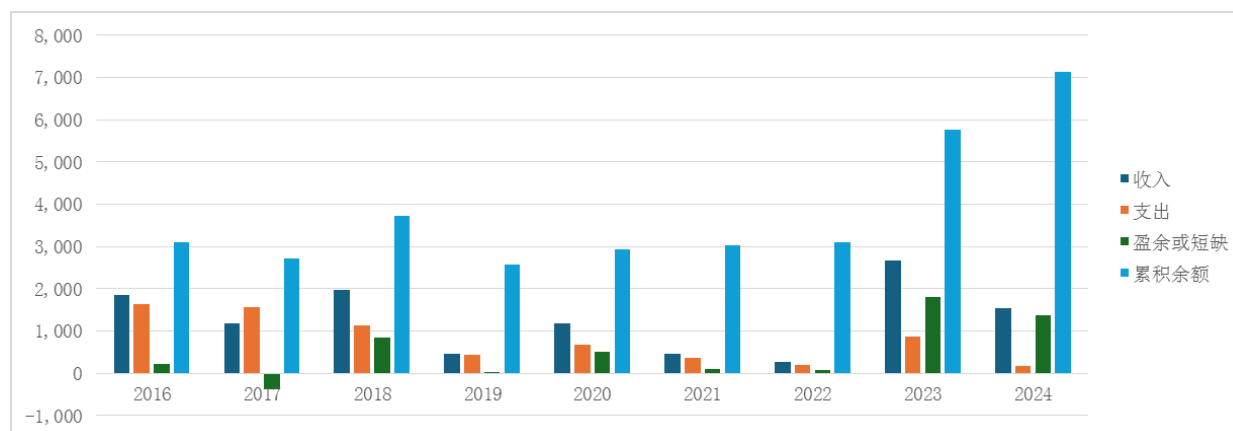


图5 地区分办事处基金

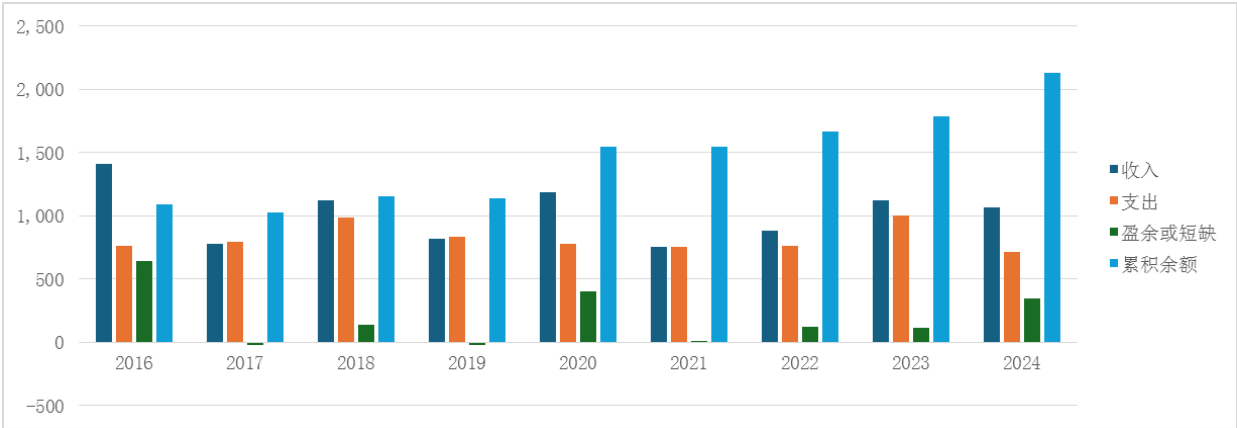
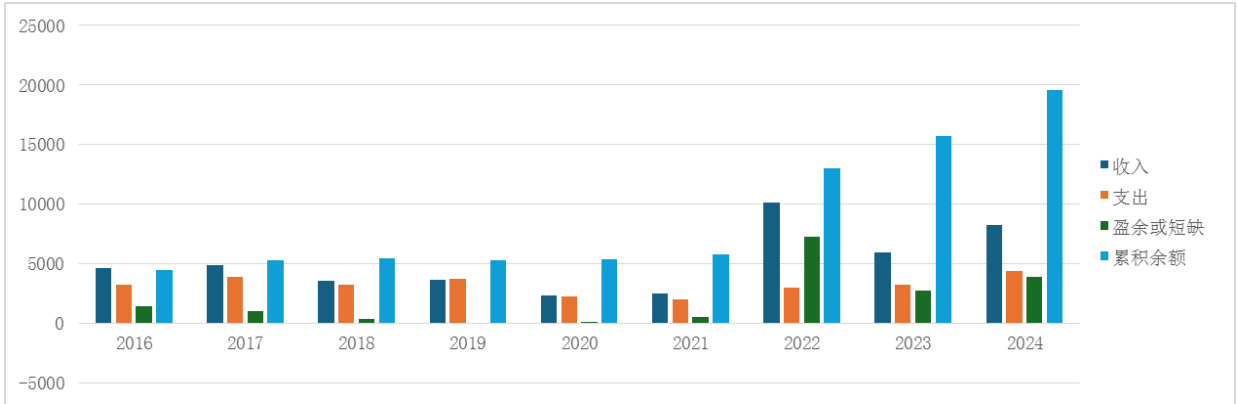


图6 其他基金



附录C

A42-xx: 国际民航组织关于技术合作和技术援助能力发展和实施支助政策的综合声明

鉴于理事会以技术援助和技术合作的形式批准了能力发展和实施支助政策，且取代了大会第38届会议核准了的技术援助政策；

鉴于“技术援助”是国际民航组织向国家提供的援助，由经常预算和/或自愿基金出资，并根据项目性质和持续时间通过任何局/办事处实施；

鉴于“技术合作”是由国家和/或组织要求和出资并通过技术合作局在成本回收基础上实施的项目，有关该项目的直接和间接成本均收回；

鉴于大会核准了新版《关于向各国提供国际民航组织实施支助的政策》，旨在加强和统一整个组织的能力发展和实施支助方案、项目、产品、服务和活动的协调和管理；

鉴于国际民航组织以“同一个国际民航组织”的方式向各缔约国提供能力发展和实施支助，确保产品、服务和活动的开发、分配和提供，注重相关性、一致性、效率和效益；

认识到国际民航组织通用能力发展和实施支助方案会进一步加强本组织的能力发展和实施支助活动，从而更好地满足各缔约国的需求；

认识到国际民航组织向各缔约国提供的能力发展和实施支助对于实现本组织长期战略计划中“不让任何国家掉队”的战略目标至关重要。

大会：

1. 决定本决议各附录构成国际民航组织关于技术合作和技术援助能力发展和实施支助政策的综合声明，这些政策指截至大会第41届会议闭幕时存在的政策；
2. 宣布本决议取代A40/41-24/25号决议。

附录A

国际民航组织技术合作和技术援助能力发展和实施支助方案

鉴于民用航空的增长和改善能够对各国的经济发展做出重要贡献；

鉴于民用航空对于所有国家尤其是发展中国家的技术、经济、社会和文化进步及其次地区、地区和全球合作是重要的；

鉴于国际民航组织能够援助各国发展其民用航空，同时促进本组织战略目标的实现；

鉴于1949年8月15日联合国经济和社会理事会的第222（IX）A号决议于1949年11月16日经联大决议批准，并经国际民航组织大会A4-20号决议核准，其中要求联合国系统所有各组织充分参与经济发展的技术援助扩大方案，而国际民航组织作为联合国在民用航空领域的专门机构，于1951年开始执行技术合作和技术援助项目，其资金来源于依据以上决议而设立的联合国技术援助专门账户；

鉴于1983年至1995年经历的高额赤字使得有必要界定新的技术合作和技术援助政策以及ICAO技术合作局新的组织结构；

鉴于执行新的技术合作和技术援助政策得到大会第31届会议核准，其基础是逐步执行核心工作人员概念、把技术合作局纳入本组织的结构中、建立国际民航组织目标施行筹资机制、以及在20世纪90年代执行的技术合作局新的组织结构，新政策使技术合作和技术援助方案的成本大幅降低，并使财务状况得到极大改善；

鉴于新政策的目标强调了技术合作和技术援助方案对在全球执行国际民航组织标准和建议措施及空中航行规划（ANPs）的重要性，以及对发展需要国际民航组织技术合作或技术援助的各发展中国家的民航基础设施和人力资源的重要性；

鉴于将标准和建议措施的实施予以标准化和进行监测仍是本组织的重要职能，且重点已放到国际民航组织在开展实施工作及支助缔约国方面所起到的作用；

鉴于理事会已核准将技术援助和技术合作重新调整为在“同一个国际民航组织”的做法中实施的新的战略方向；

鉴于理事会批准的新的《关于向各国提供国际民航组织实施支助的政策》，旨在加强和统一对能力发展和实施支助方案、项目、产品、服务和活动的协调和管理，确保向各国民用航空所有领域提供的支助均是相关的、高效的，支助内容和实施方式是一致的，而不论援助来源或相关供资机制如何；

鉴于A35-21号决议鼓励理事会和秘书长采取一种按商业导向做法的结构和机制，以便能够与供资伙伴和受援国建立起富有成效的伙伴关系；

鉴于A39-23号决议敦促成员国、行业、金融机构、捐赠者和其他利害攸关方之间展开协调与合作，并按照国际民航组织确立的全球和地区优先次序支持实施援助活动，进而避免重复工作；

鉴于理事会同意应该给予技术合作局更大程度的运作灵活性，同时对技术合作和技术援助活动进行适当监督和控制；（移动位置）

鉴于技术合作能力发展和实施支助是快速演变的技术环境中的一个影响各国需求及发展伙伴利益的动态且复杂的领域，因此需要采取创新方式，以有效应对固有挑战、提高可交付成果质量、提高能力和效率、为实现与标准和建议措施的合规性确保更高可靠性，并加强在全球航空市场中的竞争力；

鉴于理事会核准了技术合作局的一项新的战略和业务模式，其宗旨是加强与国际民航组织其他各局及地区办事处合作提供的服务，并为受惠国及非国家实体带来更高的价值；

鉴于国际民航组织已将工作重点转向以本组织的核心使命和服务为中心，建立一个更强有力、更具凝聚力的品牌认同，秘书长因此已批准将技术合作局更名为能力发展和实施局，这反映了国际民航组织致力于加强航空能力，囊括国际民航组织的各类服务和支助，目标是更好地满足各缔约国的需求；

鉴于理事会已同意，应赋予能力发展和实施局业务上更大的灵活性，并进行适当的监督和管理；

鉴于本组织的所有技术合作能力发展活动在可能的情况下继续以成本回收为原则，并拟继续采取措施，将行政和运作成本降至最低；

鉴于本三年期及今后的技术合作和技术援助方案能力发展和实施方案和相关行政和业务服务费用（AOSC）基金收入不能精确估算，可能会根据国际民航组织掌控之外的各种要素大幅变动；

鉴于本上一个三年期技术合作方案能力发展和实施方案的数量急剧下降减少，行政和业务服务费用基金的财务状况显著严重恶化，加上前所未有的COVID-19大流行病的影响和航空运输业的恢复迟缓，使情况进一步恶化；

鉴于本三年期内，能力建设和基础设施建设的可持续性得到提高，从而使能力发展和实施方案的活动稳步恢复到大流行病前的水平，并实现了稳健的财务业绩；

鉴于理事会通过了一项成本回收政策，在确保竞争力的同时，通过更合理的成本分配，尽可能减少经常预算和预算外资金来源之间的交叉补贴经常预算和行政和业务服务费用基金之间经常方案向技术合作局提供服务及技术合作局向经常方案提供服务的成本分摊问题通过了一项成本回收政策；

大会：

技术合作和技术援助方案能力发展和实施方案

1. 认识到技术合作和技术援助方案能力发展和实施方案对促进推进本组织战略目标，高度优先事项和关键优先事项的实现的重要性，重申本组织的承诺，即在航空发展方面不让任何国家掉队，同时也为实现相关联合国可持续发展目标做出了贡献；

2. 重申在国际民航组织规则、条例和程序范围内执行的技术合作和技术援助方案能力发展和实施方案是国际民航组织的长期重点活动，用以补充经常方案在支助各国有效执行国际民航组织政策、标

准和建议措施，空中航行服务程序及全球计划、地区和国家航空计划、空中航行服务程序和技术合作和技术援助方案指导材料，以及发展和现代化其民用航空管理基础设施，和能力发展和人力资源培训方面的作用；

3. 重申能力发展和实施局是国际民航组织为了整个国际民航界的利益在民用航空领域向各国提供定制援助的主要工具之一；（移动位置）

4. 认识到本组织的全球航空培训方案在提高全球范围内航空专业人员能力方面的核心作用，确保各国能够获得标准化、高质量和有针对性的培训，从而支持国际民航组织标准和建议措施的实施并加强各自的民用航空系统；

4.5. 重申应在现有财务资源内，在总部、地区办事处一级和在实地应加强国际民航组织技术合作和技术援助方案能力发展和实施方案，以使本组织能更加切实有效地发挥作用，但应认识到：不得增加项目的开支；

~~4. 重申技术合作局是国际民航组织为了整个国际民用航空界的利益协助各国弥补其民用航空领域缺陷的主要工具之一；（位置上调）~~

~~5-6.~~ 重申应通过明确划分每个局的任务和活动以避免重复和冗余，来增强国际民航组织技术合作和技术援助能力发展和实施支助方案、项目和活动的合作与协调；

~~6. 核可理事会批准的新的国际民航组织向各国提供实施支助的政策，旨在加强和统一对实施支助方案、项目、产品、服务和活动的协调及管理，并认识到一个共同的国际民航组织实施支持方案将进一步加强本组织的实施支助活动，以便更好地满足成员国的需求；（移至序言位置）~~

7. 要求秘书长考虑到秘书处内部相关机构实体的专业化、资格条件和专业知识、有限的财务和人力资源、职责分工及任务等情况，优化与能力发展和实施支助方案、项目和活动相关的资源调配以及作用与责任的分配；

8. 重申如果行政和业务服务费用基金在任何确定的财政年度运作结束时出现赤字，这一赤字首先应该由行政和业务服务费用基金累计的结余来填补，要求经常方案预算予以支助可作为最后手段；

9. 要求秘书长执行提高效率的措施，逐步减少用于技术合作和技术援助能力发展和实施支助项目、产品和服务的行政支助开支；

10. 重申本组织针对提供给技术合作能力发展和实施局的支助服务收回的成本必须直接且仅与项目运行相关，以便将行政支助费用控制在最低水平；

国际民航组织作为公认的民用航空机构

11. 提醒正在谋划发展或加强其民用航空基础设施的缔约国，考虑借助国际民航组织技术合作能力发展和实施方案的优势开展其民用航空项目；

12. 要求秘书长不断提高各国、业界及私营部门、国际和地区组织、金融机构、捐助方以及联合国对于借助国际民航组织实施和资助民用航空领域能力发展及基础设施开发项目的认识；

13. 建议各捐助国、筹资机构和其它发展伙伴，包括航空业界和私营部门，在任何适当的情况下，优先考虑让国际民航组织负责技术合作和技术援助领域民用航空项目的确定、拟订、分析、实施和评估，并要求秘书长与此类实体和潜在的受援国继续联系，以便将国际民航组织作为执行机构，对发展民用航空的资金进行分配；

14. 建议接受双边或其他由政府发起的援助的国家考虑利用国际民航组织技术合作和技术援助能力发展和实施方案来支助实施其民用航空相关方案的价值；

扩大国际民航组织技术合作和技术援助活动能力发展和实施支助

15. 重申为了技术合作能力发展和实施局财务稳定而采用以商业为导向的做法时，需要建立灵活机制，以促进与新的民用航空发展项目的潜在受益人的合作，同时与各国、捐助方及其他利害攸关方建立伙伴关系以获取调集资源的机会，并请秘书长查明允许国际民航组织参与捐助组织、开发银行和符合联合国系统最佳做法的国际金融机构发布的民用航空发展招标，并虑及其他国际民用航空实体所使用的现有模式，规范国际民航组织与业界合作的方式，同时确保制定适当的控制措施并维护国际民航组织的良好声誉；

16. 重申有必要把由国际民航组织提供的技术合作和技术援助能力发展和实施支助扩大到直接参与民用航空的非国家实体（公共或私营），以推动实现国际民航组织的战略目标，此种合作和援助将包括，除其它外，那些一贯由国家民用航空当局提供、而在某种程度上正在被私营化的活动，但是对此国家仍然应当根据《芝加哥公约》为所提供的服务质量并使其符合国际民航组织的标准和建议措施继续承担责任，并要求秘书长在开始同非国家实体进行谈判时立即将项目的技术问题通告有关民航当局；

17. 重申国际民航组织应该应要求，向在各缔约国民用航空领域里实施旨在加强航空安全、空中航行能力和效率、安保和简化手续、环境保护及国际航空运输的经济发展的项目的非国家实体（公共和私营）扩大提供技术合作和技术援助服务能力发展和实施支助产品和服务；并指示秘书长在个案的基础上，考虑此类实体请国际民航组织在传统的技术合作和技术援助领域提供合作和援助的要求，尤其要确保项目符合国际民航组织的标准和建议措施，在适用的情况下，也符合受援国所公布的有关国家政策和规定；

18. 要求秘书长继续采取协调一致的持续行动，以确保逐步调整技术援助与技术合作，使其能力发展和实施支助以统一和协调一致的方式发挥作用，并支持和鼓励新的创新的解决办法，在强化“同一个国际民航组织”的做法内实施能力发展和支助项目和活动以实现更高层次的协同作用；

19. 鼓励使用系统和工具以加强能力发展和实施支助的规划、开发和管理，并要求秘书长提供必要的方法，使这些技术可用于加强对成员国的支助；

技术合作和技术援助框架协定

20. 重申国际民航组织在其技术合作和技术援助方案能力发展和实施方案的框架内，使用信托基金（TF）协定、管理服务协定（MSA）、民用航空采购服务（CAPS）和其它必要的框架协定及筹资安排，为执行民航项目的利害攸关方提供最大限度的合作和援助；和

21. 满意地看到各国更多地利用这些安排以在民用航空领域得到技术合作和技术援助能力发展和实施支助产品和服务。

附录B

技术合作和技术援助能力发展和实施支助方案、项目和活动的筹资

鉴于国际民航组织许多缔约国缺乏高效且一致地发展和保持其民用航空的基础设施和人力资源，以及纠正所查明缺陷的必要资金；

鉴于在民用航空领域进行能力发展和实施支助的可用资金不足以满足民用航空的需要，在发展中国家尤为如此；

鉴于国际民航组织能力发展和实施支助的资源来自本组织的经常预算、国际民航组织自愿基金和实物捐助、成本回收机制、创收，以及根据《国际民航组织关于与外部各方互动的政策》，通过合作安排并利用资源和专门知识与潜在的合作伙伴建立联系；

鉴于技术合作能力发展和实施方案除少数例外之外，是由为其自己的项目供资的发展中国家提供资金；

鉴于技术援助方案是通过国际民航组织自愿基金并通过本组织的经常预算予以供资；

鉴于尤其最不发达国家（LDCs）、内陆发展中国家（LLDCs）和小岛屿发展中国家（SIDS）的民用航空管理局所需的支助最多，同时，还最依靠金融机构和部门行业资助其技术合作项目；

鉴于联合国开发计划署的供资主要针对的是民用航空之外的发展部门，其对民用航空活动的财务捐助已经显著减少到国际民航组织技术合作和技术援助方案能力发展和实施方案1%以下的水平，但联合国开发计划署继续在国家一级为国际民航组织提供行政支持；

鉴于民用航空技术的迅速发展要求发展中国家在航空地面设施上大量支出，以跟上这一发展，并继续加大对国家航空人员进行培训的要求，而这超出了其财政资源和培训设施的能力；

鉴于大会引入了国际民航组织目标施行筹资机制，以调动额外资源，用于必要的技术合作和技术援助项目，支持标准和建议措施以及空中航行规划所列的设施和服务得到执行，以及执行与国际民航组织审计有关的建议和纠正所查明的缺陷；

鉴于理事会设立了其他主题和多个捐助方的信托基金，以期协助成员国加强民用航空；

鉴于建立伙伴关系和汇集资源对于为能力发展和实施支助和避免重复努力以实现可持续和可预测的供资十分必要；

鉴于供资机构期望其资助项目的实施者能够迅速有效地实施项目，并能提供关于项目活动和财务状况的详细而实时的资料；

鉴于理事会已批准国际民航组织资源调动政策，以简化国际民航组织自愿基金的管理框架，从而加强资源调动工作。

大会：

1. 要求筹资机构、捐助国和其它发展伙伴，包括业界和私营部门，给予发展中国家航空运输分支行业的发展以更优先的地位，并要求理事会主席、秘书长和秘书处加强与联合国，包括联合国开发计划署的接触，以增加其对于国际民航组织技术合作和技术援助项目及方案的捐款；
2. 提请筹资机构、捐助国和其它发展伙伴注意，国际民航组织是有关民用航空的联合国专门机构，并以此身份被联合国认定为向发展中国家的民用航空项目提供技术合作和技术援助能力发展和实施支助的专门权威机构；
3. 敦促与筹资来源有关的缔约国提请其驻这些组织的代表注意向民用航空项目提供合作和援助的价值，特别是当这些项目对于国家关键的航空运输基础设施的提供和/或经济发展必不可少时；
4. 敦促各缔约国通过提高广泛认识到航空在国家发展中关键作用，对民用航空发展给予高度优先地位，从而促进对民用航空产业的投资和再投资，并在为此寻求外部合作和援助时，通过某一适当级别的政府机构与筹资机构阐明希望国际民航组织作为执行机构参与实施可能得到资助的民用航空项目；
5. 鼓励发展中国家采取行动，从所有适当来源寻求发展其民用航空部门的资金，以补充从国家预算、筹资机构、捐助国和其它发展伙伴获得的资金，以便使这一发展尽快取得进展；
6. 认识到来自捐助者的预算外捐助将使技术合作和技术援助方案能力发展和实施方案在航空安全、空中航行能力和效率、安保和简化手续、经济发展和环境保护可持续性方面领域扩大其加强给加强其对各国的服务支助，确保不让任何国家掉队，进一步承认此类贡献将推动从而进一步促进ICAO战略目标的实现，通过促进全球协调一致的政策、尤其是标准和建议措施、监管框架、指导和工具的执行解决新出现的需求、机遇和挑战以及纠正通过ICAO审计所查明的缺陷，以加强国家监督能力和责任；
7. 授权秘书长代表国际民航组织技术合作和技术援助方案能力发展和实施方案接收对技术合作和技术援助项目的财务和实物捐助，包括来自国家、筹资机构和其它公共和私人来源的技术专长、奖学金、研究金、培训设备和培训资金形式的自愿捐助，并充当国家之间授予奖学金、研究金和提供培训设备的中介；

8. 敦促有能力的国家通过国际民航组织自愿基金，向国际民航组织技术合作和技术援助方案能力发展和实施方案提供额外资金，包括能力发展和实施基金，用于实施民用航空项目、实施套包或任何其他有益的捐助，以支助各国与标准和建议措施的合规工作并补充民用航空需求；

9. 鼓励各国和其它发展伙伴，包括行业界和私营部门，为国际民航组织目标施行筹资机制捐款，使它们能够参与国际民航组织民用航空发展项目的实施；

10. 请缔约国通过国际民航组织航空志愿者方案（IPAV）提供持续的财务和人力资源支助，以便开发能力，在受惠国实施国际民航组织标准和建议措施（SARPs），并促进自力更生和发展；和

11. 要求理事会向发展中国家提供咨询和援助，帮助它们争取得到筹资机构、捐助国和其它发展伙伴的支助，以实施国际民航组织地区和次地区的安全和保安方案，如合作制定运营安全和持续适航性方案（COSCAP）以及航空保安合作方案（CASP）。

12. 要求秘书长加强资源调动工作，从而确保为能力发展和实施支助提供财政资源，目标是缩小执行率方面的显著差异，加强不同区域的航空运输发展，从而建立一个健全的、具有经济可行性、可及的民用航空系统；和

13. 认识到必须采取有针对性和通过数据驱动的方法，有效地确定能力发展和实施支持的优先次序。

附录C

技术合作和技术援助方案能力发展和实施方案的实施

鉴于国际民航组织的宗旨是确保全世界国际民用航空的安全而有序的发展；

鉴于实施技术合作和技术援助能力发展和实施支助项目在实现国际民航组织战略目标方面是经常方案下所做努力的补充；

鉴于各缔约国越来越多地呼吁国际民航组织提供咨询、技术合作和技术援助，以执行标准和建议措施，并通过加强其行政管理、使其基础设施现代化和开发其人力资源来发展其民用航空；

鉴于迫切需要根据国际民航组织普遍安全监督审计计划和普遍保安审计计划持续监测做法（USOAP/CMA和USAP/CMA）的审计结果采取有效后续和补救行动，为解决查明的缺陷，包括重大安全和安保关切，向各国提供支持；

鉴于技术合作能力发展和实施局或国际民航组织之外的任何其他第三方在实施项目时符合标准和建议措施，会极大地加强世界范围内民用航空的安全、保安和效率，并通过国际民航组织不让任何国家掉队举措，有效支助实现相关联合国可持续发展目标（SDGs）；

鉴于COVID-19大流行病和航空运输业的恢复迟缓，对民用航空以及各国和其他资金来源优先投资世界范围民用航空发展和基础设施项目的方式产生了显著的影响，并导致了国际民航组织技术合作能力发展和实施支助项目的取消或延误；

鉴于为在协调的全球基础上重启国际航空运输业并从大流行病的影响中得到恢复，并使航空在COVID-19之后更加可持续且更具韧性，国际民航组织为各政府和业界运营人制定了实用、一致的指导；

鉴于国际民航组织实施套包（iPacks）的制定和实施，与理事会航空恢复工作队（CART）报告所载的措施和建议完全一致，并且是其实施的关键要素继续通过一系列标准化的专家咨询、指导材料和培训工具，为在各个领域实施国际民航组织（ICAO）的标准和建议措施（SARPs）提供综合解决方案；

鉴于提供给技术合作和技术援助方案能力发展和实施方案的预算外资金使国际民航组织能够向各国提供初步支持，国际民航组织审计查明的缺陷，并协助其开展与COVID-19相关的重启、恢复和韧性方面的工作；

鉴于项目的事后评估构成评估和监测单独航空项目的影响和规划今后项目的宝贵工具；

鉴于为缔约国实施民用航空项目的非国家实体（公共和私营）越来越多地要求国际民航组织通过技术合作能力发展和实施局，在传统的技术合作和技术援助领域提供咨询、能力发展和实施支助产品和服务技术合作和技术援助，并确保项目符合国际民航组织的标准和建议措施；

大会：

1. 提请要求技术合作和技术援助能力发展和实施支助服务的缔约国注意以民航总体规划为基础的经过良好界定的项目所产生的优势；

2. 敦促各缔约国在通过国际民航组织实施民用航空发展项目时，优先考虑国际民航组织普遍安全监督审计计划和普遍安保审计计划持续监测做法调查发现的问题和建议，以及地区规划和实施小组（PIRGs）和地区航空安全组（RASGs）等等其他来源的结论和决定，以期纠正所查明的缺陷、解决重大安全和安保关切，并抓住民用航空领域的所有改进机会，同时直接促进实现国际民航组织的所有战略目标；

3. 提请各缔约国注意通过由国际民航组织执行的次地区和地区项目所提供的技术合作和援助能力发展和实施方案，如COSCAPs和CASPs；并敦促理事会考虑到它们所带来的巨大相关利益而对通过技术合作和技术援助方案，优先安排对此类项目的管理和执行；

4. 鼓励从事民用航空的国家和非国家实体寻求国际民航组织的支助，在必要情况下，通过其能力发展和实施支助方案和活动来应对COVID-19带来的航空挑战、需求和机遇，包括新技术和新兴技术以加快重启和恢复；

5. 要求秘书长加强本组织对能力发展和实施支助活动采用系统方法，以建立健全和可持续的国家监督系统；

6. 敦促各国制定综合培训方案，对其国家民航技术、运营和管理人员的培训给予高度优先的地位，并提醒各国提供适当的此种培训的重要性，以及提供适当奖励措施的必要性，以留住此类人员，在他们完成其培训后在其各自领域工作；

7. 鼓励各国将其努力集中于现有培训中心的进一步发展上，并向所在地区的地区培训中心（RTCs）提供支持，在不能在国家内进行此种培训时，可为其国家民航人员提供高级培训，以提高该地区自力更生的能力；

8. 敦促通过国际民航组织接受技术合作和技术援助能力发展和实施支助的国家避免项目实施方面的延误，为此，应按照项目协定的相关条款确保对专家、培训和采购问题及时做出决定；

9. 提请各缔约国注意民用航空采购服务（CAPS），这是国际民航组织向发展中国家提供的购买高价值的民用航空设备和订立技术服务合同的一项服务，提供了完整的采购流程；

10. 提请缔约国、供资伙伴和其他航空利害攸关方注意国际民航组织的实施套包（iPacks），提供由指导材料、培训、工具和专家支助组成的可随时部署、高效和标准化的解决方案，以期通过协调一致和灵活的解决办法，促进实施国际民航组织的各项规定并为国家实体提供指导；

11. 要求所有缔约国鼓励完全合格的技术专家提出申请，以列入技术合作局的ICAO专家备用名册中；

12. 要求秘书长促进绩效指标的广泛使用，以客观评估技术合作和技术援助能力发展和实施支助对有效实施国际民航组织标准和建议措施的影响；

13. 鼓励各国利用技术合作能力发展和实施局在成本回收的基础上提供的质量保障服务，来监督在国际民航组织技术合作和技术援助方案能力发展实施支助之外由第三方所执行的项目，包括审查其对国际民航组织标准和建议措施的遵守情况；和

14. 鼓励各国和各捐助方将事后评估纳入其民用航空项目，并将其作为项目规划和执行的一个组成部分，同时为此提供经费。