



大会 — 第 42 届会议

经济委员会

议程项目 26：航空运输的经济发展

国际民航组织关于航空运输领域持续政策的综合声明

（由国际民航组织理事会提交）

执行摘要

本文件根据大会 A41-27 号决议（即国际民航组织关于航空运输领域持续政策的综合声明），就国际民航组织与航空运输的经济发展有关的活动给出了进度报告。其强调了在以下领域取得的重要进展：a) 国际航空运输的经济管理；b) 税收；c) 机场和空中航行服务经济学；d) 航空数据和统计；以及 e) 预测、规划和经济分析。

考虑到以上领域所取得的进展，本文件附录所载对该综合声明拟进行的实质性与编辑性修订旨在纳入自上届大会以来的发展情况。

行动：请大会通过附录所载经修改的国际民航组织关于航空运输领域持续政策的综合声明的大会决议，以取代 A41-27 号决议。

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：	本文件提及的国际民航组织活动，预期将按照国际民航组织 2026 年至 2028 年业务计划的指导，在 2026 年至 2028 年经常预算和/或来自预算外捐助（包括自愿航空运输基金（TRAF））的可用资源范围内开展。
参考文件：	Doc 10184 号文件：《大会有效决议》（截至 2022 年 10 月 7 日） Doc 10180 号文件：《大会第四十一届会议经济委员会报告》 A41-27 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

1. 引言

1.1 根据大会 A41-27 号决议（即国际民航组织关于航空运输领域持续政策的综合声明），国际民航组织在以下重点领域开展了活动：a) 国际航空运输的经济管理；b) 税收；c) 机场和空中航行服务经济学；以及 d) 航空数据和统计。

1.2 自大会第 41 届会议以来，为执行 A41-27 号决议所载各项决议做出了诸多努力，具体包括解决新兴行业问题并实现行业技术进步，为制定前述五个领域的下一个三年期规划奠定了坚实基础。

2. 国际航空运输的经济管理

2.1 上届大会之后，国际民航组织在航空运输政策和监管领域的工作重点如下：倡导通过国际民航组织的政策指导国际航空运输的经济发展；解决制定外资投资航空公司公约的相关问题；探索制定一份国际协定以推动航空货运服务进一步自由化的可能性；让各国更好地了解自由化带来的效益和挑战以及开放市场准入的障碍等。

2.2 认识到航空运输是民航系统不可或缺的组成部分，也是经济发展和全球贸易的一大助力，因此，本组织 2026 年至 2028 年三年期内在这一领域的工作重点将是制定和更新政策与指导材料，以为各国的经济管理监督提供支持，消除运营监管限制，改善航空连通性，营造透明度更高、消费者选择更多的竞争性商业环境。具体如下：

- a) **更新国际民航组织航空运输协定模板：**本组织将继续审核并更新航空运输协定模板（TASA），以此支持各国实现自由化的意愿，同时考虑在未来制定关于所有权与控制权自由化、市场准入和航空货运服务的多边协定。航空运输协定模板将发展成为综合型工具箱，用于支持各成员国之间的双边与多边安排。
- b) **强化《国际民用航空公约》第十五条的落实：**将开展工作促进各国遵守《国际民用航空公约》第十五条以及其他经济政策与指导材料的规定。将完成关于《公约》第十五条规定的指导材料的编写，用于对各国提供支持。
- c) **无人航空器系统（UAS）国际运营相关的经济指导：**将加大力度监测无人航空器系统行业的进展，以了解何时需为无人航空器系统的国际运营制定经济法规。为航空运输监管专家组（ATRP）成员和观察员打造了一个专用平台，以促进共享最佳实践，并持续探讨无人航空器系统运营的经济管理实践。
- d) **召开第七次世界范围航空运输会议（ATConf/7）：**按照本组织于 2026 年 11 月召开第七次世界范围航空运输会议（ATConf/7）的意向，秘书处计划举办一系列全球研讨会和地区研讨会，为召开 ATConf/7 做准备，并与主要利害攸关方接触以筹备会议。

3. 税收

3.1 国际民航组织一直密切关注《联合国发达国家和发展中国家之间避免双重征税公约范本》（以下简称《联合国公约范本》）第 8 条“国际海运和空运”修订工作的进展情况。这一变更旨在提供一种选择，赋予来源国（提供服务或产生收入的国家）对此类收入征税的权利，从而摒弃国际航空运输由居住地独家征税的做法。《国际民航组织关于国际航空运输领域税收的政策》（Doc 8632 号文件）也提出了这项建议，要求各成员国对航空公司在国际航空运输中的航空器运营所产生的收入给予互惠免税，以避免双重或多重征税。

3.2 国际民航组织认识到《联合国公约范本》拟议修订对于全球航空运输的影响，因此一直与业内利害攸关方合作，向联合国税务委员会表达民航界的关切。国际民航组织始终强调需考虑航空部门面对的独有挑战，以及根据国际民航组织长期政策调整国际航空运输税收政策以避免双重征税的重要性。此外，于 2025 年 1 月 9 日向各国发布的一封国际民航组织信件（参见 EC2/10-25/1 号国家级信件）要求各成员国：a) 注意对《联合国公约范本》的修改；b) 就遵守大会 A41-27 号决议附录 B — “税收”与相关税务或财政当局进行协调；c) 遵守《国际民航组织关于国际航空运输领域的征税政策》（Doc 8632 号文件）以避免双重征税。

4. 机场和空中航行服务经济学

4.1 本组织在机场和空中航行服务经济方面的工作重点如下：更新国际民航组织的相关政策与指导材料；为各国相关监督职能部门提供资金；制定新兴航空基础设施的成本回收策略；以及落实国际民航组织有关各类收费的政策。

4.2 更新国际民航组织的相关政策和指导材料。机场经济学专家组和空中航行服务经济学专家组（AEP-ANSEP）携手对《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）进行了全方位审查，该文件第十版已于 2024 年发布。其中主要更新如下：对四项重要收费原则进行了澄清；强调了《芝加哥公约》第十五条的规定；并纳入了相关指导手册中采纳的修订内容，例如对“差别”收费和“调整”收费的修订。《空中航行服务经济学手册》第六版（Doc 9161 号文件）已于 2023 年发布。此外，还开展了进一步工作，编制指导材料以解决机场和空中航行服务经济学各方面的问题，包括航空费用发票开具的标准信息、机场和用户间商业协议的高级定义，以及对跨国实体所拥有的机场进行的经济监督等。

4.3 为各国相关监督部门提供可持续资助。为解决各监管机构内部监督部门接受可持续供资困难的问题，开展了一项全球调查，收集各国安全、安保和经济监督部门供资与组织结构的相关信息。所得到的答复将作为监督部门供资实践的研究依据。该项研究将有助于为各国制定支持其监督部门的供资机制提供必要的指导材料。

4.4 编制新兴航空基础设施供资指导材料。开展工作来解决行业技术进步以及新兴航空基础设施和航空服务提供的相关投资要求所带来的新问题，包括为了向无人航空器系统（UAS）和先进空中出行（AAM）等新进入者提供服务而采取的供资机制、为商业航天发射提供服务的成本回收问题，以及提供航空气象服务的成本回收问题。

4.5 未来在机场和空中航行服务经济学方面开展的工作。航空业的经济格局不断演变，需要有充分的供资和融资来进行关键基础设施的现代化与扩建，方可满足未来的运力需求并支持实现相关联合国可持续发展目标。在此背景下，未来机场和空中航行服务经济学相关的工作重点如下：**a)** 更新相关政策与指导材料，确保其顺应不断变化的形势且能够响应中长期发展需求；**b)** 编制航空基础设施和运营的供资与融资指导材料；**c)** 不断提高各国对国际民航组织政策与指导的认识，并在“不让任何国家掉队”（NCLB）的战略目标下向各国提供援助，助力其强化对政策与指导的落实。

4.6 为提供空间天气情报服务建立成本回收制度。根据大会 A41-27 号决议附录 C 第 I 节执行段落 12（重新编号后）中概述的任务，在整个三年期内开展了工作，以审查为提供空间天气情报服务建立全球成本回收制度的适当性和可行性。这些工作包括在国际民航组织各机构内部进行的一系列讨论和分析，最终形成了最近的一项举措，即向国际民航组织成员国发出国家级信函，征求它们对全球成本回收机制方案的倾向。然而，收到的回复并未代表国际民航组织大量成员国的意见，并显示出广泛的意见分歧。鉴于回复率有限且缺乏共识，得出的结论是，该结果无法为未来提供明确的前进方向。由于未能就全球成本回收机制的适当性或可行性达成一致，理事会决定不再就该举措开展进一步工作。

5. 航空数据和统计

推进航空统计、数据和分析，以促进循证决策

5.1 为了支持各成员国的循证规划和政策落实，国际民航组织在推进航空统计、数据和分析领域取得了重大进展。本组织通过在航空数据和分析专家组（ADAP）以及统计科的框架下与各成员国保持合作，已实现成员国官方统计数据报告的近通用化。这类官方数据目前与 ADS-B（用于航空器跟踪）和 MIDT（用于乘客预订）等大数据源无缝集成，形成了高质量的分析基础，可用于对全球航空活动进行精细且及时的洞察。

5.2 这一集成式数据存储库是国际民航组织开发高级分析工具（包括航空连通性指数和全球航空竞争力指数）的支柱。有了这些分析工具，各成员国可评估并衡量其在航空服务自由化、基础设施投资、航空公司所有权和控制权以及市场集中度等重要领域的表现。

5.3 为促进以上洞察的可访问性和实际应用，国际民航组织通过独家商业情报平台部署了月度监测报告和先进数据可视化一览表。这些一览表通过安全的 Tableau 许可证访问，可提供有关运输量、机队部署、财务绩效、空中航行费用和航线级趋势的近实时分析结果，让成员国能够在不断变化的航空环境中做出数据驱动型决策。

6. 预测、规划和经济分析

针对各国规划和国际民航组织战略目标的预测和经济分析

6.1 国际民航组织在预测、规划和经济分析领域开展的工作，对于推进本组织所有战略目标的实现发挥着至关重要的作用。国际民航组织提供一套全方位预测信息，涵盖机场对、航线对、国家对和飞航情报区（FIR）等多个粒度级别的运行参数，包括客运量与货运量以及航班起飞信息等。此外，国际民航组织还提供机队演变、持证航空人员要求（飞行员、空中交通管制员和维修人员）以及载客能力的详细预测。这些预测信息都是各国和各地区航空规划基本的输入信息。

6.2 国际民航组织利用长期运输量预测多学科工作组（MDWG-LTF）来整合最新的全球经济趋势和指标，定期更新其长期运输量预测数据。这类最新预测信息通过国际民航组织的大数据分析仪表盘提供给成员国，并用作长期规划、能力建设和排列投资优先顺序的战略工具。

6.3 各成员国、行业利害攸关方以及国际组织日益需要就航空运输对于各国、各地区和全球经济的贡献开展严格的经济分析。国际民航组织对此类需求也给出了回应，包括开发了多种方法，利用国际公认标准量化航空的直接与间接经济影响。

6.4 国际民航组织每年对国际航空运输成本和收入的地区性差异进行研究，以此不断促进经济中性，并为实现更公平的航空公司收入分配制度提供信息。值得注意的是，国际航空运输协会（IATA）分配联程航班的客运收益时，也利用了此类研究结果。

6.5 国际民航组织的经济分析是确定航空邮件基础运输费率（BACR）的依据。该费率是万国邮政联盟（UPU）内结算国际邮件运输费用的重要机制。具体而言，该机制对于发展具有成本效益的国际电商发挥着至关重要的作用，对于小型和轻型包裹而言尤为如此。航空邮件基础运输费率在不存在双边协定的情况下作为备用航空运价，有助于维持可预测且可负担的跨境运输成本。

6.6 国际民航组织制定了全球航空竞争力指数的方法框架，且与成员国共享初步结果和基础数据。有了这一方法框架，各国能够汇总与航空连通性、基础设施质量、监管框架和经济状况相关的关键指标，从而评估自身利用民用航空创造并维持价值的能力。通过该指数，可在各国之间进行透明的基准分析，从而对绩效评估、指数化以及确定需改进的政策和投资领域给予支持。

7. 更新大会 A41-27 号决议

7.1 根据理事会对上述第 2 段至 6 段所述国际航空运输经济管理、税收、机场和空中航行服务的经济方面和航空数据和分析等领域所取得进展、以及对本组织 2026 至 2028 年战略计划和业务计划进行的审议，对 A41-27 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”进行了实质性审查。决议修订版载于本文件附录。

7.2 经修订的综合声明保留了与 A41-27 号决议相同的结构，即包括引言部分和五个附录，具体如下：

- 引言
- 附录 A — 国际航空运输的经济管理
- 附录 B — 税收
- 附录 C — 机场和空中航行服务经济学
- 附录 D — 航空数据/统计
- 附录 E — 预测、规划和经济分析

7.3 拟议的实质性和编辑性修订，旨在 a) 引入新条款，以反映自上届大会以来的发展情况或做出的决定并纳入未来的任务；b) 删除过时或多余的、或者有关行动已完成的条款；和 c) 改进表述。

—————

附录

航空运输持续政策

~~A41-27~~A42-XX：国际民航组织关于航空运输领域持续政策的综合声明

鉴于《国际民用航空公约》确定了各国政府为了确保国际航空运输服务能以有序、正常、高效、经济、协调和可持续的方式发展将遵循的基本原则，因此，国际民航组织的宗旨之一是支持各项原则和安排，以便国际航空运输服务能够建立在机会均等、健康而经济的运营、相互尊重国家权利和考虑到普遍利益的基础上；

鉴于航空运输通过促进和加快旅游和贸易发展对各国经济可持续发展至关重要；

鉴于特别对于发展中国家而言，保证最有效地利用机遇及迎接航空运输发展固有挑战所需的必要资源和跟上航空运输需求所造成的挑战的步伐日益艰难；

鉴于本组织在持续不断地为各成员国编写关于航空运输发展的指导材料、研究报告和统计资料，而且这些文件应保持现时性、侧重性和相关性，并应通过最有效的方式传达给各成员国；

鉴于需要各成员国提供准确无误且与事实相符的统计数据和其他信息，以便本组织编写相关指导材料和研究报告；

鉴于本组织正向“按目标管理”前进，按照“不让任何国家掉队”的举措目标，愈加重视航空运输政策和相关指导材料的实施，而不是考虑在这一战略目标下制定标准；

鉴于本组织编制的指导材料和本组织在实施其战略目标（即航空运输经济发展航空运输经济发展确保实现经济繁荣和全民社会福祉）方面采取的行动应有助于各成员国制定政策和做法，以便促进全球化、商业化和自由化，并营造一个有利于国际航空运输可持续发展的优良环境；

鉴于本组织制定了《缓解冠状病毒爆发对航空影响的经济和财政措施指南》，供成员国和业界应付 COVID-19 大流行对经济的不利影响，减轻业界即将面临的流动性和财务压力，并加强业界对于未来危机的抵御能力；

鉴于 COVID-19 高级别会议（HLCC 2021）通过的部长级宣言确认了向航空部门提供支持，包括经济和财政支持的重要性，以维持运营并确保提供基本服务，同时保障公平竞争和平等机会；和

鉴于本组织已决定于 2026 年召开第七次世界范围航空运输会议（ATConf/7），这是一个全球政策与决策平台，用于确定改善经济管理环境的措施，以期促进发展一个健全、经济上可行和负担得起的民用航空系统；

鉴于需要将航空运输经济发展纳入航空的所有方面，特别是关于跨领域问题，以了解各种行动对航空运输经济发展的相互影响；和

鉴于各成员国参与本组织航空运输领域的工作具有重要意义。

大会：

1. 决定附于本决议后的下列附录构成国际民航组织关于航空运输领域持续性政策的综合声明，这些政策是大会第 44~~42~~ 届会议闭幕时所存在的政策：

附录 A — 国际航空运输的经济管理

附录 B — 税收

附录 C — 机场和空中航行服务经济学

附录 D — 航空数据/统计

附录 E — 预测、规划和经济分析

2. 敦促各成员国注意这些政策和理事会和秘书长在国际民航组织的相关文件中对这些政策的不断阐述；

3. 敦促各成员国尽一切努力，履行《公约》和大会决议对其规定的义务，以支持本组织航空运输领域的工作，特别是提供本组织为开展航空运输工作所要求的全面和及时的统计和其他信息；

4. 敦促成员国在其监管职能中注意国际民航组织制定的关于国际航空运输经济管理的政策和指导材料，例如 Doc 9587 号文件《国际航空运输经济管理的政策与指导材料》中所载的政策和指导材料；

5. 要求理事会特别重视与预测的交通发展水平相称的、特别是发展中国家的航空基础设施和能力发展的融资挑战；

6. 要求理事会在其认为有益于关于任何航空运输问题的工作时，以最适当的方式征求成员国专家代表的意见，其中包括根据 Doc 9482 号文件《对航空运输委员会和航空安保委员会各专家组的指示》设立由此类合格专家组成的专家组或秘书处研究小组，通过开会或通信的方式开展工作并向航空运输委员会做出报告；

7. 要求理事会在根据待处理问题的数量和重要性证明有理由召开此类会议时以及在有可能对其采取建设性行动的情况下，召开所有成员国均可参加的大会或专业会议，作为逐步解决具有世界重要性的航空运输领域问题的主要手段；

8. 要求理事会和秘书长向成员国并在成员国中传达和推广国际民航组织的航空运输政策和相关指导；

9. 要求理事会和秘书长继续推广 COVID-19 高级别会议部长级宣言并提升对该宣言的意识，并做出努力实施宣言的相关条款；

10. 要求理事会主席和秘书长继续进行斡旋，促进航空运输给各国国民经济带来的社会经济效益，并提升各国元首和政府首脑在此方面的认识。

~~10.~~11. 要求理事会和秘书长采取必要的步骤，以便落实大会有关本组织各项航空运输活动的决议和决定，并监督和协助各成员国落实国际民航组织在航空运输领域的政策；

~~11.~~12. 要求理事会对国际民航组织航空运输政策的综合声明不断进行审查，并在需要对声明做出修改时向大会提供咨询意见；

~~12.~~13. 要求理事会不断更新国际民航组织在航空运输领域的政策和指导材料，针对变革和成员国的需求做出响应，并保留其以之为依据的核心原则；和

14. 要求理事会积极筹备，确保第七次世界范围航空运输会议（ATConf/7）出席人数达到最高水平、互动有效并取得最佳成果；

15. 要求理事会制定政策，加强与航空运输经济发展有关的跨领域问题的协调，强调采取全局做法、了解各种行动对航空运输经济发展的相互影响的重要性；和

~~13.~~16 宣布本决议取代 A40-9 A41-27 号决议。

附录 A

国际航空运输的经济管理

第 I 节 基本原则和长期愿景

鉴于《公约》中规定的主权、公平和均等的机会、不歧视、相互依存、统一与合作等项基本原则一直很好地服务于国际航空运输并将继续构成其未来发展的基础；

鉴于在可能的最大程度上实行多边主义使国际航空运输自由化，特别是在多边基础上交换商业权利包括业务权继续是本组织的目标；

鉴于在《公约》框架内，成员国有许多各不相同的管理目标和政策，但都有一个根本目的，即通过可靠而持续的参与参加国际航空运输系统；

鉴于有必要针对航空运输领域不断变化的监管和运行环境做出调整，并且本组织为此制定了政策指南，以促进对国际航空运输的监管，包括示范条款和航空运输协定模板；

鉴于 COVID-19 对航空业的韧性、可持续性或复苏造成了巨大冲击，要求不同政策和技术领域之间进行互动，为航空业找到恰当的解决方案；

鉴于大多数国际航空服务均受国家间或各地区性国家集团之间双边或多边航空服务协定（ASA）的管辖，而此类协定对于国际航空运输而言不可或缺，因为其提供了可预测的框架，航空公司可据此框架运营并在未来维持航空服务。因此，为应对危机而采取的任何限制措施均应保持在最低限度，且应与航空服务协定的要求相协调；

鉴于有必要进一步促使人们了解在旅客和货物服务方面的市场准入自由化有关的挑战和益处；

鉴于正常而可靠的航空运输服务的提供对于包括依靠旅游业的各国尤其是发展中国家的经济发展具有根本的重要性；

鉴于本组织通过了旨在促进国际航空运输自由化的长期愿景，其中声明：“我们作为国际民航组织的成员国，决心积极促进国际航空运输的持续自由化，以便让所有利害关系方和经济整体受益。我们应该根据需要确保尊重安全和安保的最高水平，以及所有国家及其利害关系方公平和均等的机会的原则为指导”；

鉴于各成员国有义务遵守《公约》的规定，而且普遍遵循《国际航班过境协定（IASTA）》、《统一国际航空运输某些规则的公约》（《1999年蒙特利尔公约》）、《移动设备国际利益公约》（《开普敦公约》）及其关于航空器设备特定问题的议定书以及其他旨在规范国际航空运输的国际民航组织文件，可促进并有助于实现本组织的目标；

鉴于在制定国家或地区以及国际航空运输政策和规章时，应当充分注意消费者利益；和

鉴于航空运输监管专家组的讨论表明，由于无人航空器全球运行日益增多，因而广泛支持审查无人航空器国际运行的经济与监管方面；

大会：

1. 敦促所有成员国在政策制定和监管做法中虑及并应用国际民航组织关于国际航空运输自由化的长期愿景；

2. 敦促各成员国以适合不同需求和情况的步伐和方式寻求自由化，并适当虑及所有利害关系方的利益、不断变化的商业环境和基础设施的要求，以及为确保所有国家持续有效地参与而制定的与安全保障措施有关的原则，包括特别虑及发展中国家利益和需求的原则；

3. 敦促成员国避免采取可能影响国际航空运输有序、可持续和协调发展的单边和域外措施，并确保国内政策和立法在未适当考虑国际航空运输特殊性的情况下不适用于国际航空运输；

4. 敦促尚未成为《国际航班过境协定》、《1999年蒙特利尔公约》、《开普敦公约》及其议定书和其他旨在规范国际航空运输的国际民航组织文件缔约方的成员国对此事给予紧急考虑；

5. 敦促所有成员国按照《公约》第八十三条和《在国际民航组织登记航空协定和协议的规则》，在国际民航组织登记有关国际民用航空的所有协定和协议，从而提高透明度；

6. 敦促各成员国让理事会随时充分了解航空运输协定或安排在执行过程中产生的严重问题，以及在自由化进程中所取得的任何重大进展；

7. 鼓励各国确保国家航空运输条例可体现国际民航组织的主要优先事项，并予以补充；

8. 敦促各成员国在航空服务协定框架内交换市场准入权时适当考虑到航空货运服务的特点，并给予适当的权利和运营灵活性，以便推动航空货运服务的发展，包括可实现电子商务的航空货运服务；

9. 敦促各成员国在处理涉及起落时段分配和夜航限制等问题时，适当考虑其他国家的需要和关注，并且尽一切努力，以透明和非歧视的做法，通过相关各方之间的协商解决问题，同时尊重并遵循国际民航组织有关管控机场航空器噪声的“平衡做法”原则；

10. 敦促各成员国和有关利害攸关方在政策制定以及监管和运行做法方面虑及并实行国际民航组织关于消费者保护的高级别、不具约束力、非规定性的核心原则，包括在影响航空的大规模混乱的情况下，并就其在实施过程中取得的经验或遇到的问题向国际民航组织做出及时通报；

11. 要求理事会强烈支持就应用国际民航组织消费者保护核心原则交换意见和最佳做法，因为，考虑到各国根据各自的社会、政治和经济特点需要灵活性，这一努力有助于鼓励各国或地区制度的兼容性；

12. 鼓励各成员国继续利用国际民航组织航空服务谈判设施并从中受益，这些设施推动并改进了航空运输谈判和协商的效率；

13. 要求理事会继续更好地了解构建对于自由化的挑战和机会和以及开放市场准入的障碍的理解，从而得以进一步考虑在适当时机制定多边方做法；

14. 要求理事会审查国际民航组织的航空运输协定模板（TASA），并将其发展成为一个综合型工具箱，用于支持各成员国的双边与多边安排。应将航空运输协定模板视作动态文件，考虑到业界的动态与技术发展，以便为业界创造更有利的经营环境；

~~14. 要求理事会鉴于航空货运服务在 COVID-19 大流行期间发挥的关键作用和对这项服务急剧增加的全球需求，审查是否有必要考虑制定一份专门的国际协定以便利航空货运服务进一步自由化；~~

15. 要求理事会持续监测无人航空器系统（UAS）行业的进展，深入评估就无人航空器系统的国际运行编制经济管理相关指导材料的必要性，~~促进~~并协调在成员国之间收集和共享无人航空器经济管理问题的相关信息和最佳做法；

16. 要求理事会继续推广对国际民航组织减轻 COVID-19 爆发对航空业影响的经济和财政措施指南关键原则的使用和遵守，该指南应在认为必要时更新；

17. 要求理事会推动在本组织内不同委员会、专家组和工作机构之间形成适当的互动，以确保各方在自身工作中妥善处理各自在政策领域的问题；

18. 要求理事会继续加强与各成员国和业界之间的对话和信息交流，同时虑及《国际民航组织关于国际航空运输自由化的长期愿景》以及各国以往的经验成就，包括在双边、地区和多边各级签订的现有自由化协定，以及现有的多边航空法律条约的可适用性和相关性，以及第六次世界航空运输会议（ATConf/6）的各项建议；

19. 要求理事会继续与地区和次地区机构合作审查和制定包括自由化安排在内的合作措施和这些措施的结果，以便确定是否应在适当的时候向成员国建议在更广泛的基础上应用类似的或其他的措施；和

20. 要求理事会纳入制定相关指导原则，以确保航空服务协定在发生危机并影响到国际航空服务期间继续为航空运输协定模板提供可预测框架，以方便成员国加入从而使各国能够灵活地临时应对国际危机，同时保障航空服务协定的完整性，在危机期间为航空交通的持续提供便利，并确保事后恢复“常态”，且尤其要考虑到从COVID-19大流行中吸取的经验教训。这场大流行对国际航空系统造成了前所未有的冲击；和

21. 要求理事会继续对成员国在国际航空运输监管方面的政策和做法开展比较和分析研究，包括对航空服务协定条款的比较和分析研究，并与成员国分享此类信息；和

22. 要求理事会确保经济监管框架保持相关性和有效性，以指导成员国应对新兴行业趋势和全球航空部门的动态挑战。

第 II 节 航空承运人的所有权和控制权

鉴于授权航空公司行使航线和其他航空运输权利所适用的实际所有和有效控制标准的严格运用可能使许多国家无法在运营国际航班和充分利用从中获得的好处方面享有公平和均等的机会；

鉴于为市场准入而指定和授权航空公司应按照国家步伐和自行决断逐步地、灵活地自由化，并尤其对安全和安保进行有效的监管控制；

鉴于航空公司的指定和授权标准的扩大或灵活适用会有助于创造这样一个运行环境，使国际航空运输以稳定、高效和经济的方式发展和兴盛，并有助于达到使各国参与自由化进程这一目标，且不妨碍各国对航空安全和安保的义务；和

鉴于国家间的发展目标的实现正日益得到合作安排的促进，其形式是地区经济集团和象征着密切关系和利益共同体的职能性合作。；和

鉴于航空运输监管专家组的讨论表明广泛支持继续开展工作，以制定关于航空承运人所有权和控制权自由化的多边协定；

大会：

1. 敦促各成员国根据需求和形势，认识到地区或次地区经济集团内部共同利益的概念以及国际民航组织建议的措施，通过诸如在双边航空运输协定或指定规定中免除所有权和控制权限制等各种现行措施，继续对航空承运人的所有权和控制权实行自由化；

2. 敦促各成员国依据包括有关方面商定或将商定的航空运输协定在内的相互可接受的条款和条件，接受其中所作的指定，并允许其中规定的航空公司行使同一集团内的一个或多个国家，尤其是发展中国家的航线权利和其他航空运输权利；

3. 敦促各成员国承认地区或次地区经济集团内利益共同体的概念，作为一个或多个国家指定属于同一地区经济集团内另一个或多个国家，并且由该另一个或多个国家或其国民实际所有和有效控制的航空公司的有效根据；

4. 敦促各成员国考虑使用航空公司指定和授权的替代标准，包括由国际民航组织制定的标准，并采取灵活和积极的做法，以照顾到其他国家使航空承运人所有权和控制权自由化的努力，而不损害安全和安保；

5. 请在国际航班各种形式的联合经营方面有经验的成员国不断向理事会提交关于其经验的信息，使本组织拥有可能会对成员国有所助益的信息；和

~~6. 要求理事会解决剩余的关切问题，以迈向完成《外国投资航空公司公约》的制定工作，旨在根据国际民航组织国际航空运输自由化长期愿景放开使航空承运人多边所有权和控制权在多边基础上自由化；和~~

~~7.6.~~ 要求理事会在主动直接在其彼此间订立国际航班联合所有和联合经营的合作安排或其航空公司订立此类安排的成员国提出要求时向其提供援助，并迅速向各国通报关于此类合作安排的信息。

第 III 节 监管安排方面的合作和竞争

鉴于国家一级单方面采用的某些经济、金融和运营限制影响国际航空运输的稳定性，往往造成国际航空运输中不公平的歧视性贸易做法，而且可能与《公约》的基本原则以及国际航空运输的有序和谐的发展相抵触；

鉴于国际民航组织理事会航空恢复工作队（CART）为使全球航空部门从 COVID-19 大流行灾难性影响中安全、安保和可持续地重启和恢复所建议的关键原则之一，是各国和金融机构考虑以各种适度 and 透明的方式提供直接和/或间接支助的必要性；和

鉴于国际民航组织已经制定出包括竞争问题在内的政策指南，以促进各国形成协调统一、兼容并蓄的国际航空运输管理方法和做法，~~和~~。

大会：

1. 敦促各成员国虑及公平竞争是国际航空运输业务运营的一个重要的一般原则；
2. 敦促各成员国制定适用于航空运输的竞争法律和政策，同时虑及国家主权和国际民航组织关于竞争问题的指南；
3. 敦促各成员国在处理有关国际航空运输的问题时，包括在核准联盟和合并的情况下，鼓励地区和/或国家竞争当局之间开展合作；
4. 鼓励成员国将《公约》中规定的并在国际民航组织政策和指导材料中体现的公平和均等竞争机会、非歧视、透明度、协调、兼容和合作的基本原则纳入国家立法、规则和规章以及航空运输协定；
5. 要求理事会提供诸如交流论坛这类工具，以增进各国之间的合作、对话和交流有关公平竞争的信息，从而促进形成可兼容的国际航空运输管理方法；和
6. 要求理事会持续监控国际航空运输竞争方面的发展情况，并在必要时对其关于公平竞争的政策和指导材料进行更新。

第 IV 节 服务贸易

鉴于世界贸易组织（“世贸组织”）通过的《服务贸易总协定》已经包括了国际航空运输的某些方面；和

鉴于国际民航组织已经积极促进所有有关方面理解《国际民用航空公约》条款和国际民航组织在国际航空运输方面的特殊任务和作用；

大会：

1. 重申国际民航组织需要继续探索未来的管理安排并拟订应对国际航空运输面临的挑战的建议和提案，以便对影响它的内部和外部变化做出回应；
2. 承认此类安排能够创造出一个国际航空运输得以有序、高效和经济地发展并持续繁荣且无损于安全和安保的环境，同时又能保障所有成员国的利益及其有效而持续地参与国际航空运输；
3. 重申国际民航组织在制定关于国际航空运输管理的政策指导方面的主要作用；

4. 敦促参与有关国际航空运输的贸易谈判、协定和安排的成员国：
 - a) 确保国家各管理当局之间的内部协调，特别是让航空当局和航空业界直接参与谈判；
 - b) 确保各位代表充分了解《国际民用航空公约》的条款、国际航空运输的特殊性质及其管理结构、协定和安排；
 - c) 考虑到相对于那些非世贸组织成员的国际民航组织成员国的权利和义务；
 - d) 仔细审查把额外的航空运输服务或活动纳入《服务贸易总协定》的任何提议的含义，同时尤其要铭记国际航空运输的经济、环境、安全和安保诸方面之间的密切联系；
 - e) 促进对国际民航组织在制定关于经济管理、包括国际航空运输自由化的政策指导方面的作用和职权的充分了解，并考虑运用这种指导；和
 - f) 依据《公约》第八十三条，把在《服务贸易总协定》下做出的有关国际航空运输的任何豁免和特定承诺文本向国际民航组织登记备案；
5. 要求世界贸易组织、其成员国和观察员给予下列事项应有的考虑：
 - a) 国际航空运输的特殊管理结构和安排以及在双边、次地区和地区各级出现的自由化；
 - b) 国际民航组织对于国际航空运输，特别是其安全和安保的基本责任；和
 - c) 国际民航组织关于国际航空运输经济管理的现行政策和指导材料及其在此领域的持续工作；和
6. 要求理事会：
 - a) 继续发挥全球领导作用，促进和协调经济自由化进程，同时确保国际航空运输的安全、安保和环境保护；
 - b) 主动跟踪服务贸易中可能影响国际航空运输的发展变化，并随后通知成员国；和
 - c) 促进国际民航组织、世贸组织及涉及服务贸易的其他政府间和非政府组织之间继续开展有效的沟通、合作和协调。

附录 B

税收

鉴于对国际航空运输征税，例如航空器、燃油和消耗性技术供应品，对国际航空运输企业的收入征税，和对国际航空运输的出售或使用征税，可能对国际航空运输运营带来不利的经济上和竞争上的影响；

鉴于 Doc 8632 号文件中所载的《国际民航组织关于国际航空运输领域税收的政策》对收费和收税作了概念上的区分，即：“收费是旨在并专门用于收回提供民用航空设施和服务所付成本的一种款项征收，而收税则是旨在提高通常不全部用于、也不根据具体成本用于民用航空的国家或地方政府收入的一种款项征收”；

鉴于一些成员国在国际航空运输某些方面的征税日益增多和对空中交通征收的款项（其中若干可归类为国际航空运输销售或使用税）正在激增是引起极大关注的事项；

鉴于有关航空器发动机排放物的款项征收已在大会 ~~A41-20~~ A42-XX 号决议《国际民航组织有关环境保护的持续性政策和做法的综合声明——一般规定、噪声和当地空气质量》（附录 H——航空对当地空气质量的影响）中提及；

鉴于 Doc 8632 号文件中的国际民航组织关于税收的政策补充了《公约》第二十四条，并且旨在承认国际民用航空的性质和给予国际航空运输运营的某些方面免税地位的必要性；和

鉴于本组织出版并随时更新 Doc 8632 号文件的补篇，汇编成员国就其对关于税收的综合决议的实施状况的答复；和

鉴于《联合国发达国家和发展中国家之间避免双重征税公约范本》第 8 条“国际海运与空运”已
经过修订，对国际航空运输企业的收入征税进行了修改。

大会：

1. 敦促各成员国遵循载于 Doc 8632 号文件的《国际民航组织关于国际航空运输领域的征税政策》，并避免对国际航空进行歧视性征税；
2. 敦促各成员国避免航空运输领域的双重征税；
3. 敦促成员国按要求向国际民航组织报送信息，介绍其对关于税收的综合决议的实施状况以更新 Doc 8632 号文件的补篇；和
4. 要求理事会继续推广国际民航组织关于税收的政策，监控其发展情况，并在必要时更新其政策和 Doc 8632 号文件的补篇。

附录 C

机场和空中航行服务经济学

第 I 节 收费政策

鉴于《公约》第十五条确定了实施和公布机场和空中航行服务收费的依据：

鉴于 Doc 9082 号文件所载的《国际民航组织关于机场和空中航行服务收费的政策》对收费和税收作了概念上的区分，即“收费是旨在并专门用于收回提供民用航空设施和服务所附成本的一种款项征收，而税收是旨在提高通常不全部用于、也不根据具体成本地用于民用航空的国家或地方政府收入的一种款项征收”；

鉴于有关航空器发动机排放的款项征收和基于市场的选择方案的事项，已在大会 ~~A41-20~~A42-XX 号决议《国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明——一般规定、噪声和当地空气质量》（附录 H——航空对当地空气质量的影响），以及大会 ~~A41-21~~A42-XX 号决议：国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明——气候变化中单独提及；

鉴于已指示理事会拟订建议，以便在国际民用航空机场和空中航行服务的提供者收取费用以收回提供这些服务所付成本并从中产生其他收入所依据的原则问题上，以及在就此所采用的方法问题上对成员国提供指导；

鉴于成员国已呼吁本组织提供建议和指导，旨在促进机场和空中航行服务成本的公平回收，同时保持机场和空中航行服务提供者以及航空承运人和其他用户各自的经济利益之间的平衡；

鉴于各国日益需要确保具备充足且可持续的资金，为其监管监督部门（包括安全、安保和经济监督相关职能部门）提供支持；

鉴于理事会已采取关于分配全球导航卫星系统（GNSS）成本的政策指导，以确保公平对待所有可从全球导航卫星系统业务中实际获益的用户；和

鉴于为国际民用航空提供的航空气象服务在不断转型，且相关成本回收应与国际民航组织的收费政策保持一致；和

鉴于航空业务量由于受 COVID-19 大流行影响而大幅下跌，使机场和空中航行服务收费产生的收入下降，并随之对服务提供者的财务稳定性带来风险；—。

大会：

1. 敦促各成员国确保《公约》第十五条得到充分遵守；
2. 敦促各成员国依据《公约》第十五条和 Doc 9082 号文件所载的国际民航组织政策中表述的原则，收回其为国际民用航空提供或共同提供机场和空中航行服务所付的成本，而不论机场和空中航行服务运营的组织结构如何；
3. 敦促各成员国确保机场和空中航行服务收费仅用于支付提供民用航空设施和服务所付的成本；
4. 敦促各成员国遵照《公约》第十五条尽一切努力公布并向本组织通报一成员国因任何其他成员国的航空器使用机场和空中航行设施而可能征收或允许征收的任何费用；
5. 鼓励各成员国在国家立法、规章或政策中以及航空运输协定中采纳 Doc 9082 号文件所载国际民航组织政策中所阐述的非歧视、与成本挂钩、透明度和协商的原则，以确保机场和空中航行服务提供者予以遵守；
6. 鼓励各成员国确保 Doc 9082 号文件中所核准的目前国际民航组织关于机场和空中航行服务提供者安保措施及职能的成本回收政策得到实施，以使安保使用费合理、具有成本效益，并促进世界范围内的协调一致；
7. 敦促成员国合作收回多国空中航行设施和服务的成本，并考虑使用国际民航组织关于全球导航卫星系统费用分配的政策指导；
8. 敦促成员国在危机时期实施经济和财务措施时达成服务提供者和用户之间的适当平衡，包括通过有成效的磋商修改收费，并确保以合理的方式由所有各方分担困难；
9. 要求理事会根据需要进行更新国际民航组织关于用户收费的政策和相关的指导材料，以期有助于提高机场和空中航行服务的提供和运营效率，改善成本有效性，并促进提供者和用户之间的良好合作，以及加强政策对于未来危机的响应力度；
10. 要求理事会评估各类机制，以解决确保为各国安全、安保和经济监督职能部门提供可持续资金的问题，并根据需要更新和/或编制为各国监督职能部门提供资金的相关指导材料；
- ~~11. 要求理事会根据需要进行更新关于为适当的监督职能部门提供资金以及全球导航卫星系统成本分配的指导材料，并且解决为国际民用航空提供航空气象（MET）服务的成本回收问题；和~~
- ~~11. 要求理事会处理向国际民用航空提供空间天气情报服务的全球成本回收系统的适当性问题，包括开发符合国际民航组织收费原则的成本回收机制；和~~
12. 要求理事会继续推广国际组织关于用户收费的政策和相关的指导材料，以提高成员国及其机场和空中航行服务实体的认识和实施。

第 II 节 航空基础设施管理和融资

鉴于各成员国正越来越多地强调提高提供机场和空中航行服务的效率和成本效益；

鉴于各成员国正日益将机场和空中航行服务的运营交给商业化和私有化的实体，而其对于《公约》及其各附件中规定的各国的义务和国际民航组织在经济领域的政策和指导材料可能缺乏认识 and 了解，而且各国正在使用多国设施和服务，以履行其依据《公约》第二十八条所承担的义务；

认识到需要在高质量航空基础设施的发展和现代化方面进行长期和大量的投资，投资应与预期的交通增长水平相适应，包括与新进入者未来的需求和相关可持续发展目标相适应；

鉴于航空业一直在支付其自身基础设施的绝大部分成本，而不是通过税收、公共投资或补贴来筹集资金；

鉴于航空运输基础设施的发展以及航空系统组块升级（ASBU）全球计划需要必要的商业案例依据来确保资金筹措以支持实施；和

鉴于无人航空器系统（UAS）和先进空中出行（AAM）等空域内的新进入者在迅速扩张，需对新旧航空基础设施进行投资，以支持将其纳入并确保安全高效的运营；

鉴于处理 COVID-19 大流行对于机场和空中航行服务提供者所造成的财务挑战和对于航空基础设施发展供资和融资的中长期影响的必要性怎么强调也不过分；和

忆及《非洲航空基础设施发展行动计划的宣言和框架》是在 2017 年 11 月在尼日利亚阿布贾举行的第三次国际民航组织世界航空论坛（IWAF/3）上在非洲联盟《洛美行动计划》（2017-2019 年）的框架内通过的⁴¹。

大会：

1. 提醒各成员国，在机场和空中航行服务方面，其依据《公约》第二十八条所承担的义务仍由其负责，而不论何种实体实施有关的机场和空中航行服务；
2. 鼓励各成员国虑及经济可行性及用户和其他相关各方的利益，审议建立运行机场的自主实体和空中航行服务提供者；
3. 敦促各成员国通过树立善治，例如，建立有利的体制、法律和监管框架，使用数据驱动的方法，在运输当局和负责相关投资组合的其他部之间进行合作和兼容性的决策，可为航空基础设施投资的增长提供强有力的推动力；
4. 敦促各成员国制定国家和/或地区航空基础设施方案和计划，这些方案和计划应与适当平衡的运输模式发展保持一致并整合，与国家或地区发展框架和战略相联系，并与国际经济和金融框架相协调；

5. 鼓励成员国建立透明、稳定和可预测的投资环境，以支持航空基础设施的发展，例如，让利害关系方参与，使资金来源多样化，并提升私营部门的作用，包括通过私人投资、商业改革、私人融资举措、公私合作伙伴关系和各种激励计划；

6. 鼓励成员国考虑向机场和空中航行服务提供商提供财政与监管支持的合理性，以应对 COVID-19 大流行造成的一切前所未有的经济困境。这种支持应符合公平与平等竞争机会的原则；

7. 要求理事会继续根据需要制定和更新关于为优质航空基础设施发展和现代化筹集资金的指导和工具，包括支持 ASBU 模块所述的运行改进的机制；

8. 要求理事会持续评估因业界技术进步而出现的供资和融资需求，包括为了支持无人航空器系统和先进空中出行等新进入者的运行而对基础设施进行的投资；

9. 要求理事会不断更新国际民航组织关于缓解冠状病毒爆发对航空影响的经济和财政措施指南并推广其使用，以支持机场和空中航行服务从 COVID-19 大流行中恢复；和

10. 要求理事会继续开展和支持相关的后续工作，以在现有安排下实施《非洲航空基础设施开发行动计划宣言和框架》，特别是根据国际民航组织非洲航空安全综合地区实施计划（AFI 计划）；

附录 D

航空数据和统计

鉴于国际民航组织的航空数据和统计数字方案为促进国际航空运输的规划与可持续的发展之目的，提供了一个独立的和全球性的基础；

鉴于每一成员国承诺其国际航空公司将按照《公约》第六十七条提交理事会所要求的数据和统计数字；

鉴于理事会遵照《公约》第五十四和第五十五条，拟定了关于国内航空公司运营、国际机场和国际航线设施数据和统计数字的要求；

鉴于理事会遵照《公约》第二十一条，还拟定了收集在册民用航空器数据和统计数字的要求；

鉴于本组织有必要从各国收集关于年度航空燃油消耗的数据和统计数字，以监测和报告与国际航空运输及相关基础设施的运行方面相联系的经济措施的潜在影响；

鉴于理事会已采行“按目标管理”的政策，要求收集相关数据、统计数字和分析，以便在实现本组织各项战略目标方面对本组织整体的和各个局部的效绩做出衡量；

鉴于在收集和发布航空数据和统计数字方面表现活跃的国际组织间开展合作可以增进数据的范围、覆盖率和质量，避免重复性工作，并使各国的负担得以减轻；

鉴于国际民航组织在处理和传播航空数据和统计数字方面的作用让各国能够将数据和统计数字用作促进健全而经济地运作的国际民用航空服务的安全和有秩序增长的一种重要工具；

认识到航空数据分析正在经历转型，数据的速度和数量不断增长，以及数据创新和人工智能（AI）有能力对此种数据进行先进的分析；和

认识到与成员国就大数据分析正在进行的协作，通过业务情报工具提供不断更新的运行和经济影响分析；和。

~~认识到 COVID-19 大流行造成的严重运行和财务挑战，以及在恢复期间和建设抵御能力之时提供及时、准确和完整的数据以指导各国的政策制定与决策的必要性；~~

大会：

1. 敦促各成员国提名航空数据和统计数字联络人，并尽一切努力，及时提交国际民航组织所要求的数据和统计数字，并尽可能以电子形式提交；

2. 鼓励各成员国使用持续更新的大数据一览表和月度监测数据，以满足其数据驱动型决策、COVID-19 复苏策略能力、规划和实施方面的需求；

3. 要求理事会根据需要召集相关学科的国家专家，定期审查国际民航组织收集的官方数据和统计数字，包括大数据的处理和人工智能的应用，以便更加有效地满足成员国和本组织及其成员国的需要；~~为监测本组织在实现战略目标方面的绩效确立必要的衡量标准，并改进统计数据和统计数字的统一性内容；和~~

4. 要求理事会：

~~a) 继续探索在根据需要收集和发布包括大数据在内的航空数据、统计数字和分析方面与联合国、其所属机构和其他国际组织一道开展更密切合作的方式；~~

~~b) 在适当基础上做出安排，由国际民航组织按照要求向成员国提供援助，以改进航空数据、统计数字和分析及向本组织提供的统计报告；~~

e)a) 继续收集、处理和分析包括大数据在内的航空数据，同时确保不同来源的航空数据和统计数字的协调统一，以便利提供各国进行知情决策时所需要的准确、可靠和一致的数据；和

b)d) 根据《公约》所载的原则和规定及本组织的相关决定，向成员国传播和共享符合航空运输领域共同利益的航空数据；

c) 继续探索在根据需要收集和发布包括大数据在内的航空数据、统计数字和分析方面与联合国、其所属机构和其他国际组织一道开展更密切合作的方式；和

- d) 在适当基础上做出安排，由国际民航组织按照要求向成员国提供援助，以改进航空数据、统计数字和分析，包括采用人工智能和大数据分析等新兴技术。

附录 E

预测、规划和经济分析

第 I 节 预测和规划

鉴于成员国出于各种规划和实施的目的，需要对全球和地区民用航空未来的发展做出预测：

鉴于理事会在履行其航空运输经济领域的持续职能时，必须预见到可能需要本组织采取行动的未
来势态发展并必须适时启动此类行动；和

鉴于本组织需要用于机场和航空运输系统规划与环境监测目的的特定预测，~~和。~~

~~认识到有必要对预测进行更频繁的更新以推动从 COVID-19 大流行中恢复，和各国的未来规划和
实施需要；~~

大会：

1. 要求理事会编制和更新民用航空未来趋势和发展态势的预测，并使成员国可以得到这些数据；
2. 要求理事会继续更新单独的一套长期业务量预测，根据这种预测可以制作各种目的的专门或较详细的预测，例如空中运输系统规划和环境分析；和
3. 要求理事会改进预测方法并使用嵌入大数据的人工智能算法，以此不断提升预测的准确性并对预测进行更频繁的更新。

第 II 节 经济分析

鉴于各成员国、国际组织、金融机构以及航空、旅游和贸易界均一直十分关注有关国际航空运输的经济分析，包括航空对全球、地区和国家经济的贡献；

~~认识到有必要使用按照 2008 年国家账户系统中的国际商定标准所制定的方法框架衡量航空对于国民经济的经济贡献；~~

鉴于国际民航组织就国际航空运输成本和收入所开展的经济研究促进了中立和客观性，并导致产生了更公平的航空公司收入分享制度；

鉴于国际民航组织需要经济分析，以协助理事会评估为实施本组织战略目标而拟议的措施的有效性，并用于环境规划、投资研究和其他目的；和

鉴于成员国越来越需要衡量其创造和保持民航部门产生的价值的价值的能力，因而要求制定方法以界定全球航空竞争力指数；~~和~~。

大会：

1. ~~要求理事会继续开展工作，最后完成按照 2008 年国家账户系统制定航空卫星账户 (ASA) 方法框架文件~~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；

2. 要求理事会定期公布关于国际航空运输运营成本水平的地区差别的研究报告，其中应分析运营和投入价格方面的差别是如何影响其成本水平的以及成本变化对航空运输关税可能具有的影响；

~~3. 要求理事会制定航空活动对国家经济的间接影响和诱发影响的衡量方法和程序，以及编制商业案例、开展成本效益分析、经济影响分析和成本有效性分析的指导材料，以满足本组织、地区性空中航行规划组织和本组织其它活动的需要；和~~

~~4.3.~~ 要求理事会监控进展情况，就具有全球重要性的重大问题开展研究，并与各国、国际组织和业界分享其分析结果；和

~~5.4.~~ 要求理事会为确定全球航空竞争力指数制定一种标准方法，以使各国实现市场产出、经济效率和生产率的最大化。

第 III 节 航空邮件

鉴于航空邮件是国际航空运输领域的一个有机组成部分，而且正在日益受到电子商务的影响；

大会：

1. 敦促各成员国在制定国际航空邮件领域的政策时，尤其是在万国邮政联盟（UPU）的会议上考虑到对国际民用航空的影响；
2. 指示秘书长根据要求并按照万国邮政联盟与国际民航组织之间的有关合作安排的规定，向万国邮联提供随时可以获取的具有事实性质的信息；和
3. 要求理事会与万国邮联协作，监测和分析对于电子商务的国际物流制约因素。

— 完 —