



大会 — 第 42 届会议

经济委员会

议程项目 27：拟由经济委员会审议的其他问题

制定民用航空业的标准定义和范围

（由大韩民国提交）

执行摘要

本工作文件论述了制定国际商定的民用航空业定义和范围的必要性，以加强数据报告、政策规划 and 经济影响分析的一致性。虽然航空卫星账户（ASA）框架标志着朝经济衡量标准化迈出的重要一步，但由于对“航空业”的构成缺乏共识，特别是在是否将航空器制造和相关服务纳入其中的问题上，成员国仍面临挑战。大韩民国敦促国际民航组织启动一项进程，界定航空业的范围，并制定一个供成员国使用的标准分类框架。

行动：请大会：

- 开始制定民用航空业的标准定义和范围，包括核心部门、扩展部门和相关部门；
- 制定与国际标准（如《国际标准行业分类》（ISIC）、《产品总分类》（CPC）和《国民账户体系》（SNA））相一致的分类框架，以指导成员国进行数据收集和政策规划；
- 促进成员国、国际组织和专家机构间的对话，以便就航空业的范围和界限达成共识；和
- 将定义框架纳入今后对航空卫星账户和相关国际民航组织统计指导文件的更新中。

战略目标：	本工作文件涉及战略目标 — 航空运输的经济发展
财务影响：	不适用
参考文件：	A41-WP/16 EC/6号工作文件：《航空卫星账户》 《2008年国民账户体系》（2008 SNA） 《第十一届统计专业会议报告》（STA/11）

1. 引言

1.1 民用航空业是一个复杂的生态系统，涉及航空器制造、航空运输运营、修理和维修、机场和空中航行服务、航空相关信息技术和物流等方面。尽管该行业的重要性与日俱增，但却没有一个普遍接受的标准定义来明确界定其在国家和国际经济衡量中的范围。

1.2 随着各国寻求对航空业的经济贡献加以量化、追踪行业趋势并协调不同机构和部门间的政策和监管框架，这种定义上的模糊性日益成为问题。

1.3 国际民航组织正在制定的航空卫星账户（ASA）是一项值得赞赏的工作，旨在实现经济衡量标准化。然而，成员国之间仍然存在意见分歧，特别是在是否将航空器制造和相关服务纳入民用航空范围的问题上。这种不一致限制了数据可比性，并降低了其在各国之间的实用性。

2. 缺乏标准化定义带来的挑战

2.1 大韩民国目前对航空业开展全国性统计调查，收集航空企业数量、就业人数和收入数据等关键信息，将航空器制造部分纳入其中。然而，相关政府部门对航空业定义的不同解释给明确界定调查范围和界限带来了重大挑战。

2.2 例如，大韩民国的《航空事业法》共 19 次提及“航空业”，但由于运输、航天、制造和国防监督机构间存在分歧，该法案迄今仍没有法律定义。缺乏一致性导致数据收集分散，破坏了基于证据的政策制定。此外，对行业范围的不同解释影响了全球数据的可比性，并可能阻碍国际民航组织以一致方式监测国际航空发展的工作。

2.3 这个问题并不局限于大韩民国。国际民航组织第十一届统计专业会议（STA/11）表明，成员国在是否将航空器制造纳入航空卫星账户方面持有不同立场。一些国家认为，航空器制造是航空价值链的重要组成部分，还有一些国家则将其视为与民用和军用部门相关的、有别于其他的资本密集型活动。

3. 将新领域纳入民用航空框架

3.1 航空业正在迅速发展，城市空中出行、无人驾驶空中系统和航天相关商业活动等新领域，正在传统航空技术和下一代技术的交汇之际不断涌现。如果没有前瞻性的定义框架，成员国就有可能低估这些高增长领域的经济贡献，错失综合规划的机会。

3.2 此外，全球行业联盟、多方式运输网络和环境考虑要求全面了解航空的扩展生态系统，这就需要共同的语言和结构。

4. 建立由国际民航组织牵头的框架的必要性

4.1 国际民航组织牵头与联合国统计司（UNSD）合作制定的民用航空业标准化定义，将为成员

国提供参考模式，使其能够在确保国家灵活性和国际可比性的同时加以调整。

4.2 该框架应提供以航空运输服务为重点的核心定义，以及包括制造、航空维修、航空信息技术、货运物流、商业航天运输、无人机等周边部门和航空运输领域其他新兴领域的扩展定义。本方法将确保对航空相关政策、投资规划和劳动力市场成果进行基于证据的评价。

4.3 这一分类系统可纳入《国际标准行业分类》（ISIC）和《产品总分类》（CPC）等现行统计结构，与《2008年国民账户体系》（SNA）保持一致。

4.4 标准化框架将加强国民账户和航空专项调查的统计一致性，促进政策协调的跨境可比性，加强国家机构之间的体制协调，并支持对航空政策、投资规划和劳动力市场成果的基于证据的评价。

5. 结论

5.1 大韩民国愿为这一举措贡献其经验和技術资源，并鼓励其他成员国参与这一合作进程，以达成对航空业的统一理解。

— 完 —