



大会 — 第 40 届会议

执行委员会

议程项目 20：不让任何国家掉队

可行性研究项目的更新 —  
太平洋小岛屿发展中国家（PSIDS）航空需求分析

（由国际民航组织理事会提交）

执行摘要

为了对太平洋岛屿国家提供更直接的支持，大会第 39 届会议支持由理事会进行一项关于在太平洋地区设立一个地区办事处的可行性研究的建议。在理事会第 210 次会议上，理事会同意了开展一项航空需求分析的行动计划，并提到资助这项预算外要求的资金来源应由国际民航组织进行筹集。本研究项目于 2019 年 3 月份开始进行。本文件是太平洋地区小岛屿发展中国家（PSIDS）航空需求分析的更新报告。

行动：提请大会：

- a) 注意本文件中所提供的信息；
- b) 对向此研究项目提供了自愿性资金捐助和实物支持的国家表示赞赏；和
- c) 指示理事会审议研究报告中所含建议，并拟定实施建议的路线图，理事会可对路线图进行修订。

战略目标：本工作文件与所有有关安全、空中航行能力和效率、安保和简化手续，以及航空运输的经济性发展的战略目标相关。

财务影响：本文件中所列举的活动都是使用 2017—2019 年经常方案预算的可用资源和预算外捐款而开展的。

参考文件：  
A39-WP/218 号文件，第 1 号修订，太平洋地区分办事处  
A39-WP/501 号文件：执行委员会关于议程项目 28 的报告  
A39-23 号决议：不让任何国家掉队（NCLB）举措  
A39-25 号决议：航空对联合国 2030 年可持续发展议程的贡献

## 1. 背景

1.1 在国际民航组织大会第 39 届会议期间，库克群岛、斐济、基里巴斯、新西兰、巴布亚新几内亚、萨摩亚、新加坡、汤加和瓦努阿图提交了 A39-WP/218 号文件，建议国际民航组织与太平洋岛屿国家密切合作，审核在太平洋地区设立一个地区分办事处（RSO）的可行性，并考虑对该办事处的积极作用进行进一步的分析。当时大会支持由理事会考虑进行该项可行性研究。在理事会的第 210 次会议上，理事会回顾了大会的各项决议和决定，并责成秘书处利用从各国和各国际组织所筹集的对该项目的自愿性资助的资源进行该项可行性研究。

1.2 为了确切了解太平洋小岛屿发展中国家（PSIDS）在航空安全、空中航行能力和效率以及航空安保方面的需求，秘书处最初起草了该研究项目的职权范围（TOR）。为了确保所有涉及国家的参与，对该职权范围在 PSIDS 国家中进行了几次征询，包括在亚太地区民航局长第 54 次会议（2017 年 8 月 7 日至 11 日，蒙古乌兰巴托）、第一届亚太地区民用航空部长级会议（2018 年 1 月 31 日至 2 月 1 日，中国北京），和亚太地区民航局长第 55 次会议（2018 年 10 月 22 日，斐济南迪）上进行的场外会议。

1.3 在太平洋地区航空安全办公室（PASO）理事会会议（新西兰奥克兰，2018 年 12 月 3 日至 5 日）上，亚太地区办事处向所有涉及国家提交了 PSIDS 研究项目的预计项目组人员组成、工作计划和资助机制等问题的更新报告。在这次会议上，还对该研究项目涉及的更多方面进行了讨论并达成了一致，包括斐济提议在该国的南迪市主办该项研究，并向项目组人员在该地区国家的一些现场考察行程提供免费机票。会议还同意做出安排，由一些 PSID 的代表以观察员身份代表所有的 PSIDS 国家参加一些现场考察。另外，PSIDS 国家同意项目组查阅以前的研究报告，并承诺协助安排项目组在对各国进行现场考察时会见相关的（部长级）高级官员。

## 2. PSIDS 研究项目的范围、目的、研究方法和原则

2.1 虽然大会第 A39-23 号决议对在太平洋地区设立国际民航组织的地区分办事处进行可行性研究给予了支持，但在征询阶段的回馈中显示 PSIDS 国家的可持续发展受到一系列独特挑战的阻碍。因此，有必要对 PSIDS 国家的需求进行盘点，适当考虑到 PSIDS 国家的脆弱性，以及评估民用航空在应对 PSIDS 国家所面临的挑战和支持这些国家的可持续发展方面所可能发挥的作用。这也导致对该项研究的范围进行了扩大，包括对各种不同形式的国家法规监督和援助机制进行一个成本/效益的比较性分析，以及设立国际民航组织地区分办事处的选择方案。此项研究考虑了适用的联合国框架，它们是：联合国 2030 可持续发展议程，小岛屿发展中国家快速行动方式（SAMOA）途径，和 2015—2030 年仙台减少灾害风险框架<sup>1</sup>。职权范围的最终版本见本文件的附录 A。

2.2 PSIDS 研究的对象国包括库克群岛、密克罗尼西亚联邦、斐济、基里巴斯、马绍尔群岛、瑙鲁、纽埃<sup>2</sup>、帕劳、巴布亚新几内亚、所罗门群岛、萨摩亚、图瓦卢、汤加和瓦努阿图。

---

<sup>1</sup> 下载请见 <https://www.unisdr.org/we/inform/publications/43291>。

<sup>2</sup> 非缔约国。

2.3 此项研究的核心目的是确认 **PSIDS** 国家当前在民用航空方面所面临的各种挑战和需求，和确定有助于克服这些挑战的各种可能的解决方案。在这个框架内，并在考虑到 **PSIDS** 国家所面临的独特的挑战环境的前提下，此项研究项目的核心目标是以一种强有力但又具有弹性的方式提高 **PSIDS** 国家的能力，以利于其可持续发展和抵抗与气候有关的自然灾害。

2.4 此项研究是建立在和所有利害攸关方进行密集对话的原则基础之上的，所有利害攸关方包括 **PSIDS** 国家、太平洋地区航空安全办公室，和太平洋岛国论坛秘书处（**PIFS**）——这是一个政府间国际组织，在该组织框架下成立了太平洋地区航空安全办公室。为达到密集对话的目的，在此项研究项目的时间和预算的限制条件下，对各国进行现场考察的数量进行了最优化，结果访问了 11 个国家、太平洋地区航空安全办公室和太平洋岛国论坛秘书处。此外，对于没有安排现场考察的少数国家，邀请他们会见了研究项目组组长（‘高级民用航空顾问’），以便将他们的观点和建议传达给研究组。对于研究项目进行分析和撰写研究报告也安排了必要的时间。

2.5 此项研究项目的进行分为两个阶段：阶段 1 的结果是一个“现实情况和能力分析”；阶段 2 的结果是一个“选择方案分析”。工作计划中在阶段 1 和阶段 2 的结束阶段安排了两次咨询会，用于向所有的涉及国和相关国际组织介绍研究结果草案并征集他们的意见和评论。

2.6 此项研究的阶段 1 包含两个任务。第一个任务是对 **PSIDS** 国家当前的航空环境进行情况分析。分析包括对 **PSIDS** 国家在航空领域所面临的独特情况和挑战的分析，和民用航空部门在可持续发展和自然灾害之后的抗灾救灾方面所做贡献的分析。这个任务中还包括对 **PSIDS** 国家的航空安全和安保的现状进行审查，该审查主要是根据国际民航组织安全监督和安保审计计划的活动结果和与航空事故率有关的信息做出的。

2.7 阶段 1 的第二个任务是能力分析。它包括对当前航空运输量和通往 **PSIDS** 国家以及各 **PSIDS** 国家之间的连通水平的分析，和对 **PSIDS** 国家为了满足未来的预期需要，根据各国经济发展预测和航空运输量发展预测而对现有的航路和现有航空基础设施进行扩大/改善的需求而做的审查。

2.8 阶段 2 包括一个比较性分析，包括对为应对已确认的挑战和支持国家的监管作用的不同选择方案而进行的成本/效益分析。比较性分析的目的是对各种不同的选择方案进行评估，并在阶段 1 所采集的各国的具体国情信息的基础上提出方案推荐意见。建议的方案作为例子而列在下面，最终的方案可能是这些方案的组合，也可能是分阶段采用其中一些方案，或者采用并未列在这个名单中的其它方案：

- a) 成立一个地区性合作项目以提高地区内国家在安全、航空能力和安保监督方面的能力；
- b) 进一步增强太平洋地区航空安全办公室，增进它的能力和监管权限，以发挥更大的地区性安全监督机构（**RSOOs**）作用；
- c) 成立一个 **PSIDS** 国家间或次 **PSIDS** 国家间的地区性安全和安保监督机构；和
- d) 为 **PSIDS** 国家设立一个国际民航组织地区分办事处（**RSO**）。

### 3. 用于进行 PSIDS 研究的资源和来自各国的自愿性捐助

3.1 为了确保进行 PSIDS 研究时的公正性、领导性和及时性，秘书长同意任命一位秘书处高级官员担任此项研究工作的高级民航顾问。另外，为了保证有效和高效率地接触与安保有关的情报，还指派了负责安保的亚太地区官员在为期四周时间内对研究项目组提供支持。

3.2 为了为本研究项目寻求资金和/或实物支持，秘书处联系了各成员国。经过努力，从有关国家借调了三名高资质有经验的研究项目组成员：一名飞行安全专家（由新加坡借调，为期 4 周），一名机场管理专家（由美国借调，为期 4 周），和一名航空法专家（由英国借调）。另外，从国际民航组织的航空志愿者方案（IPAV）中安排了一名有资质和经验的航空运输专家参加本研究项目两周时间。在资助此项研究的资金和实物捐助方面，国际民航组织感谢澳大利亚、智利、中国、斐济、新加坡、联合王国和美国的支持。

### 4. PSIDS 研究项目的时间表和成果提交

4.1 预计此项研究阶段 1 的工作将在 2019 年 7 月 11 日之前完成，阶段 2 的工作将在 9 月底之前完成。在研究完成之前，将在预计于 2019 年 9 月份举行的一次会议上把研究报告草案提交给 PSIDS 国家和其它利害攸关方征求意见。尽管可行性研究报告的结果来不及提交至大会进行审议，但秘书处仍将把最终报告提交至理事会第 218 次会议。在项目跟进和最终实施研究报告中的建议措施的过程中，需要国际民航组织和所有利害攸关方的密切协调。此外，其后的建议措施的实施需要资源的筹措和扩展与各国政府、私营部门和有关的联合国机构的合作。

### 5. 结论

5.1 国际民航组织致力于认真听取和回应 PSIDS 国家对该地区民用航空所面临的各项挑战的诉求。秘书处已经和众多国家和组织合作开展了大量的工作，并已经在适用的联合国框架内嵌入了此项研究项目。这构成了一个具体的实例，即国际民航组织通过“不让任何国家掉队”、具体到本例子，就是不让任何地区掉队，可以进一步有助于实现自身目标以及联合国可持续发展目标。对研究中提出的建议措施的实施水平将取决于所有利害攸关方的承诺。虽然本报告是在分析工作的第一阶段编制的，但此项研究已经开始产出结果。它提高了秘书处对 PSIDS 国家在民用航空领域的真实情况和所面临的挑战的认识和了解程度。对于 PSIDS 地区的国家和国际组织来说，此项研究有助于加强他们和国际民航组织的联系，并增加了国际民航组织在该地区各国民航局和部一级管理部门的可见度。

-----

## 附录 A

### 太平洋小岛屿发展中国家（PSIDS）航空需求分析职权范围

#### 1. 引言

今天的航空运输部门在全球范围内直接和间接地雇佣着 6 270 万人。航空运输部门为全球的国民生产总值（GDP）贡献了 2.7 万亿美元，通过每年 3 700 万个航班运输了 41 亿人次和超过全球货物运输量的 1/3。在亚洲和太平洋地区，航空运输支持着 2 880 万个工作岗位和为该地区的 GDP 贡献了 6 260 亿美元。亚太地区的航空运输行业在 2014 年直接产生了大约 330 万个工作岗位<sup>3</sup>。

太平洋小岛屿发展中国家（PSIDS）是位于亚洲太平洋地区的一组独特岛屿，它们共同面临着与众不同的可持续发展挑战。小岛屿发展中国家（SIDS）通常面临一系列独特的挑战，包括资源有限、位置偏远、自然灾害频发、易受外部冲击、高度依赖国际贸易，以及脆弱的环境。通讯、基础设施、能源和交通费用高昂、不稳定的国际运输量、国家小导致它们的经济活动大量依靠公营部门，以及资源基础狭窄使之无法享受规模经济带来的效益，这些因素制约着这些国家的社会 and 经济发展<sup>4</sup>。

在 2015 年 9 月，国家和政府首脑们通过了改变我们的世界：2030 年可持续发展议程，包括它的 17 个可持续发展目标（SDGs）和 169 个分目标。这个议程是一份承诺，即到 2030 年要达到在全世界消除贫困，实现全球的可持续发展，确保不让任何人掉队。2030 年议程的通过是一个里程碑式的成就，它证明在实现全人类的可持续发展目标上达成了全球性的共识。2030 年议程需要我们特别关注小岛屿发展中国家，因为这些国家在可持续发展进程中面临着独特的弱点。

#### 2. 国际民航组织（ICAO）和可持续发展目标的联系

实现 2030 年可持续发展目标将有赖于流通性的改进，包括安全、安保、高效、经济持久和对环境负责的航空运输。尽管可持续的运输和航空并没有单独的可持续发展目标，但人们广泛认可在实现 2030 年可持续发展目标的进程中这两者都是最基本的推动因素。在 2017 年，国际民航组织（ICAO）对于它的 2017—2019 业务规划是如何支持 2030 年可持续发展目标进行了一个全面分析，通过这个分析可知，本组织与 17 个可持续发展目标中的 15 个有直接的联系。

国际民航组织的不让任何国家掉队（NCLB）举措的重点是本组织努力帮助各国实施国际民航组织的标准和建议措施（SARPs）。这一工作的主要目标是确保标准和建议措施的实施全球一致从而使所有国家得以享受到安全和可靠的航空运输所带来的显著的社会和经济效益。

作为不让任何国家掉队举措的一部分，国际民航组织特别关心支持小岛屿发展中国家通过增强他们的民用航空部门来实现可持续发展目标。通过例如发展负责任的旅游这个小岛屿发展中国家的主要经济驱动因素，一个强大的民用航空行业可以促进和持续社会经济的进步。当对旅游业的管理强调消除贫困

<sup>3</sup> <https://aviationbenefits.org/around-the-world/asia-pacific/>

<sup>4</sup> <http://unohrlls.org/about-sids/>

因素时，它就可以通过在旅游企业中雇佣当地人、向旅游者提供良好的产品和服务，或者运营以社区为基础的小型企业，从而对消除贫困产生积极的效果。佛得角（2007 年）、马尔代夫（2011 年）和萨摩亚（2014 年）脱离“最不发达国家”行列即是通过旅游业的强劲增长和良好效益而实现的<sup>5</sup>。

大会第 39 届会议支持进行一项研究以确定在航空安全、空中航行和航空安保等领域太平洋小岛屿发展中国家当前面临的各种挑战和他们的真正需求，以及确定为解决这些挑战而可能采取的各种选择方案。其中一个方案是在太平洋地区设立一个地区办事处。秘书长注意到进行此项研究所需要的资源，并呼吁各国给予支持，向此项研究提供资金和实物性资助。

### 3. 需求分析：工作范围

在上述背景下，国际民航组织将开展一项支持航空安全、航空能力和效率以及航空安保的航空需求分析。此项研究项目的进行将与太平洋小岛屿发展中国家和其它太平洋地区国家和组织密切合作，此项需求分析将：

- a) 确定太平洋小岛屿发展中国家在航空安全、空中航行能力和航空安保等方面所面临的独特挑战。具体而言这些太平洋小岛屿发展中国家是：库克群岛、密克罗尼西亚联邦、斐济、基里巴斯<sup>6</sup>、马绍尔群岛、瑙鲁、纽埃、帕劳、巴布亚新几内亚、所罗门群岛<sup>4</sup>、萨摩亚、图瓦卢<sup>4</sup>、汤加和瓦努阿图<sup>4</sup>；和
- b) 确定应对这些挑战的各种选择方案以进行进一步的研究。  
国际民航组织在管理该项工作时将与亚太地区（APAC）主任、空中航行局（ANB）局长、航空运输局（ATB）局长，以及战略规划、协调和合作（SPCP）主任密切协同。

此项需求调查的开展，其后的方案评估，以及将来对所选方案的实施，都需要实施资源的筹措和扩展与各国政府、私营部门和联合国系统的合作。

此项研究将考虑到确保航空安全监督的需求，查明太平洋地区存在的独特现实情况。本研究将审查在 2030 可持续发展议程、小岛屿发展中国家快速行动方式（萨摩亚）途径，以及 2015—2030 年仙台减少灾害风险框架（仙台框架）的大背景下，航空在太平洋小岛屿发展中国家的可持续发展中做出的贡献。预计此项工作将建立在不同的合作伙伴此前已经完成的工作的基础之上，包括世界银行的太平洋地区航空投资计划（PAIP）、太平洋航空安全办公室（PASO），和亚洲开发银行的技术援助报告 — 航空监管的制度性增强。

太平洋小岛屿发展中国家将提名至少两名代表参加此研究项目。

---

<sup>5</sup> <http://unctad14.org/en/pages/newsdetail.aspx?newsid=26>

<sup>6</sup> 最不发达国家

#### 4. 需求分析：工作方法

此项目将分两个阶段进行。

**阶段 1** 将包括一个现实情况和能力分析；**阶段 2** 将是一个所选方案分析。

在正式开始阶段 1 和阶段 2 的工作之前，将会在国际民航组织总部举行一个初步协调会。这将使高级民航顾问（以下简称“高级顾问”）有机会在研究工作开始前会见秘书处成员，和直接接触保存在总部的有关数据信息和秘书处关于此议题的知识储备。高级顾问还可以约见来自亚太地区的理事会成员。初步协调会将需要 5 个工作日。

##### **阶段 1：现实情况和能力分析**

在阶段 1 期间内高级顾问将常驻在太平洋地区，并使用在国际民航组织总部举行的初步协调会期间获得的数据。在阶段 1 的部分时间里，高级顾问将得到一个项目组的支持，项目组成员由安全和安保监督专家、航空运输经济学家和机场管理专家组成。项目组成员了解并有和国际民航组织、太平洋岛屿国家的民航和民航管理机构合作的经历，熟悉国家安全监管系统、国际民航组织普遍安全监督审计计划（USOAP）、普遍安保审计计划（USAP），和该地区的安全监督审计组织（RSOOs）。这个支持性团队将由成员国借调的专家组成。在选择团队成员时将征询 PSIDS 国家的意见。在整个项目期间，在国际民航组织总部和亚太地区办事处的专家将通过与项目组举行定期电话会议的形式对调查分析工作进行支持。

在该阶段期内项目组将会访问一些 PSIDS 国家以了解和确认 PSIDS 国家所面临的挑战。项目组将咨询 PSIDS 国家和其它太平洋国家和有关组织的高级航空官员。

阶段 1 将完成下列两项主要任务：

##### **阶段 1 任务 1：现实情况分析**

阶段 1 的第一个任务是完成对 PSIDS 国家当前航空环境的现实情况分析，包括：

- a) 关于航空对 PSIDS 国家经济和发展的重要性的概述；
- b) 关于 PSIDS 国家在航空方面的独特情况和所面临的挑战的概述，包括航空对该地区可持续发展具有何种贡献的分析和民用航空在自然灾害后的救援中具有何种贡献的分析。这一任务中还包括编制一份航空基础设施易受该地区常见自然灾害破坏的清单。

项目组将查证航空领域的发展规划 — 例如民航总体规划、机场总体规划，和国家航空规划 — 是否存在或是否成熟。该分析将审查该地区国家的航空规划与国际民航组织的全球和地区性的航空规划是否保持一致。项目组还将审查该地区国家的航空规划与国家总体发展规划的关联性和优先性；

- c) 关于 PSIDS 国家中与航空有关的现行管理架构（包括资源）以及经济、监管、技术和运行等因素的概述，重点是这些因素如何影响这些国家普遍安全监督审计计划和普遍安保审计计划的绩效，包括太平洋地区航空安全办公室所提供服务的可用性和有效性；
- d) 对 PSIDS 国家的航空安全和航空安保目前状况的审查，包括国际民航组织安全监督和安保审计的结果和有效实施（EI）的水平，以及 PSIDS 国家中的事故和死亡率；和
- e) 关于在太平洋地区各国中目前正在实施的由世界银行、亚洲开发银行、澳大利亚、新西兰和其它资助方资助的航空安全和安保技术援助项目的摘要。

### 阶段 1 的任务 2：能力分析

第二个任务将从当前航空运输量和通往 PSIDS 国家以及各 PSIDS 国家之间的连通水平的分析开始。根据经济发展预测和航空运输量发展预测，此项研究将对 PSIDS 国家现有的航路和现有航空基础设施扩大/改善的需求进行规划以满足未来发展的需要。作为此项分析的一个组成部分，还将为此前从未进行过培训需求评估的 PSIDS 国家进行一个培训需求分析。有关正在进行的开发工作方面的信息，包括太平洋地区航空安全办公室的改革计划，可对该地区技术型人力资源和培训需求提供有益的参考。能力分析将包括下列方面：

- a) 制定一份清晰的问题定义，以确保发现潜在的挑战和机遇，并有在该阶段收集的证据作为支持；和
- b) 对在此项任务中咨询过的国家的观点、具体需求和经验的叙述。

### 阶段 2：选择方案分析

在这一阶段研究组将进行一个比较性分析，包括对为应对已确认的挑战而建议的不同选择方案的成本效益分析，还包括对不同形式的国家安全监管支持和援助机制的成本效益分析。

比较性分析主要考虑下列备选方案，并在阶段 1 分析的基础上提出最佳方案的推荐建议。拟议的备选方案作为例子而列出，最终的结论有能是这些选择方案的组合；或者，分阶段实施这些选择方案；或者，可能最终推荐的是一个并不在下列选择中的方案。

为了保证客观性和透明性，将采用由希望达到的效果所表示的标准对可行的解决方案进行评估。该标准应由本需求分析所涉及的所有国家和国际民航组织商定。

#### 1. 建立一个地区性合作项目以增强地区内国家的安全、空中航行和安保监督能力

这个方案将从各个地区已经成立的运行安全和持续性适航的地区合作发展计划（COSCAP）项目的最佳实践中获得有益借鉴，诸如拉丁美洲的区域安全合作行动系统（SRVSOP）；COSCAP 南亚、东南亚和东北亚项目；和非洲印度洋计划中的非洲部分。如果采用这一方

案，地区内各国应该集中使用现有在技术知识和财政方面的资源以支持一个地区性的项目，它将有助于增强地区内国家在安全、空中航行和安保监督方面的能力。可考虑资助国和资助机构参与到项目建设中。项目可以酌情通过技术合作局（TCB）或另一个实体由亚太地区办事处实施。

2. **通过改善其能力和治理加强太平洋地区航空安全办公室（PASO）使之在地区安全监督审计方面发挥更大的作用。**

太平洋地区航空安全办公室的作用可以进一步增强，其治理安排进一步改善。这个方案可以从成立地区性安全监督组织（例如加勒比航空安全和安保监督系统（CASSOS）和东非共同体民航安全和安保监督局（CASSOA））的最佳实践中获得有益借鉴。

国际民航组织正在制定一项为提高地区性安全监督审计组织的能力和构建一个用于提供安全监督的全球系统（全球航空安全监督系统（GASOS））的全球战略和行动计划。可以探讨 GASOS 概念中提供安全监督的功效和现有安全监督审计组织之间进行协同的可能性。

应考虑或者在 PSIDS 整个地区，或者在单独的 PSIDS 国家中对目前的差距分析报告中查明并列入 PASO 改革项目的待改善领域做进一步的改善。

3. **建立一个地区性安全和安保监督机构**

这可以从欧洲航空安全局（EASA）的模式中借鉴一些最佳实践经验，但也可以通过向一个地区性机构授权使其代表 PSIDS 国家发挥安全、空中航行和安保方面的监督功能。

4. **为 PSIDS 国家设立一个国际民航组织的地区分办事处（RSO）**

- 研究拟设立的地区分办事处的作用和功能，以及它与诸如太平洋地区航空安全办公室、太平洋岛屿论坛、亚太地区空中航行规划和实施小组（APANPIRG）、地区航空安全小组 — 亚太（RASG-APAC），以及其它与航空有关的安排和协议，诸如太平洋岛国民航安全和安保协定（PICASST）等其它亚太地区论坛之间的关系。
- 对拟设立的地区分办事处从管理架构和规模角度确定不同的方案，以及确定设立该地区分办事处的财务要求和经常性/运营性费用。
- 研究对该地区分办事处的各种供资方案，例如：(i) 目前正由太平洋地区航空安全办公室审议的对地区旅客进行征税的建议；(ii) 来自一个或多个太平洋岛屿国家的支持；(iii) 从世界银行或其它资助方融资；(iv) 资助国的资金贡献；(v) 国际民航组织经常方案预算供资，等等。
- 对地区分办事处的适当选址做成本/效益和影响分析。

- 在此项研究支持设立一个国际民航组织地区分办事处的情况下，制定一个具体行动计划，包括设立步骤，诸如获得国际民航组织理事会的批准、与太平洋岛屿国家达成所有的相关协议、对地区分办事处的驻在国进行招标、筹措必要的运营资金、招聘工作人员等。

## 5. 成果交付

- 在国际民航组织总部举行初步协调会和完成任务计划更新 — 启动后一周内完成
- 阶段 1，任务 1 和任务 2 的报告 — 启动后 12 周内完成
- 阶段 2 和最终报告草案 — 启动后 14 周内完成
- 最终报告 — 在收到对最终报告草案的评论之后二周内完成。

## 6. 研究项目周期：6 个月

## 7. 参考文献

- 联合国 2030 年可持续发展议程
- 小岛屿发展中国家快速行动方式（SAMOA）途径
- 最不发达国家在 2011—2020 期间的十年行动方案 — 伊斯坦布尔行动计划（IpoA）
- 2015—2030 年仙台减少灾害风险框架
- 新都市议程
- 概念说明（对设立国际民航组织地区分办事处的可行性研究）
- A39-WP/494 号文件，关于 28 号议程项目的报告（不让任何国家掉队举措）
- 亚洲开发银行报告
- 世界银行集团报告
- 与 PSIDS 国家有关的任何其它文献资料