



大会 — 第 41 届会议

经济委员会

议程项目 37: 航空数据 — 监测和分析

航空卫星账户

(由国际民航组织理事会提交)

执行摘要

本工作文件根据大会第 40 届会议的决定, 报告了制定衡量航空对国民经济直接影响的航空卫星账户 (ASA) 方法框架的进展情况。现已开展工作, 利用来自国民账户和经济影响研究的数据, 验证航空卫星账户方法框架草案, 评估将航空器制造纳入民用航空经济贡献计量范围的影响。还提供了第十一届统计专业会议 (STA/11) 关于完善方法框架的建议。文件介绍了国际民航组织未来这一领域要开展的工作, 包括完成航空卫星账户方法框架文件, 以及与联合国统计司协调, 促进各国采用航空卫星账户框架。

行动: 请大会:

- a) 注意制定航空卫星账户方法框架方面取得的进展, 包括验证与核对工作以及第十一届统计专业会议的建议;
- b) 核准第 5 段中提出的本组织工作计划; 和
- c) 审议本文件所载信息, 以便于更新大会 A40-9 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 — 航空运输的经济发展。
财务影响:	本文件中提及的国际民航组织活动, 预计将在国际民航组织 2023—2025 年业务计划的指导下, 根据 2023 年至 2025 年经常预算和/或包括航空运输自愿基金 (TRAF) 在内的预算外捐助的可用资源情况进行。
参考文件:	Doc 10140 号文件: 《大会有效决议》(截至 2019 年 10 月 4 日) Doc 10139 号文件: 《大会第四十届会议经济委员会报告》 2008 年国民账户体系 (2008 SNA) https://unstats.un.org/unsd/nationalaccount/sna2008.asp 航空卫星账户方法框架文件初级版本 https://www.icao.int/Meetings/a40/Documents/Aviation_Satellite_Account_en.pdf 《第十一届统计专业会议 (STA/11) 报告》 STA/11-WP/5 号文件 A41-WP/17-EC/7 号文件: 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 2023—2025 年业务计划

1. 引言

1.1 大会第 39 届会议认识到衡量航空对国民经济的经济贡献尚没有国际商定的标准，要求“理事会指示秘书长，制定一个对航空活动进行经济衡量的方法框架，包括航空业对国内生产总值的贡献、航空业创造的工作岗位数量、航空消费和航空对收支平衡的影响”（参见 A39-15）。

1.2 根据大会第 39 届会议的决定，在航空数据和分析专家组（ADAP）下设立的专家咨询组（EAG）开展了制定航空卫星账户（ASA）方法框架的工作。专家咨询组由成员国、联合国统计司（UNSD）和其他国际组织的航空数据专家和国民账户专家组成。该小组广泛听取了联合国统计司的意见。

1.3 航空卫星账户方法框架文件的初级版本已提交给大会第 40 届会议（A40），要求理事会在会议期间继续制定航空卫星账户方法框架，并通过核对各种数据对其进行验证（参见 A40-9）。嗣后，根据大会第 40 届会议的决定开展了进一步的活动。

2. 航空卫星账户方法框架草案

2.1 卫星账户旨在涵盖对国民经济特别重要或有特殊利益的特定行业。为了使用国际标准衡量经济贡献，一些部门已经开发了卫星账户，例如旅游卫星账户和运输卫星账户。向大会第 40 届会议提交的“航空卫星账户”（ASA）方法框架初级版本旨在根据联合国采用的 2008 年国民账户体系（2008 SNA）¹，为编制衡量航空对国民经济直接经济贡献的卫星账户提供指导；2008 年国民账户体系是一个国际商定的统计框架，为决策、分析和研究提供了一套全面、一致和灵活的宏观经济账户。

2.2 该文件包括七个章节，描述了建立航空卫星账户所涉及的步骤以及五个附录，包括框架的分类和表格。它引入了航空卫星账户的概念，并界定了航空卫星账户的衡量范围和生产范畴，即航空业的活动和航空活动提供的产品，以及航空活动为生产其产出所用的产品。为了查明这些航空活动和产品并在国民账户中实现国际可比性，它们分别与所有经济活动的国际标准行业分类（ISIC）和产品总分类（CPC）相对应。详细的分类载于该文件附录 1 和附录 2²。

2.3 航空卫星账户方法框架还包括一组表格，其中有供给使用表（SUTs），这些表是 2008 年国民账户体系的一个完整组成部分。供给使用表用来估算航空的直接增加值总额（GVA）以及国内生产总值（GDP）等等，并描述：a) 产品（商品和服务）如何进入国民经济（由于国内生产或从其他国家进口）；和 b) 如何使用那些相同产品（作为中间消耗、家庭最终消费、服务于家庭的非营利机构、一般政府最终消费、资本形成总额和出口）。航空卫星账户的其他表格用于涵盖货币和非货币的额外要素的生成，例如就业数据和产出指标。

3. 航空卫星账户方法框架的验证与核对

3.1 在大会第 40 届会议期间，经济委员会认为，直接经济影响估算结果的准确性应通过与使用航空方面具体数据的利害攸关方的专家一起审查该框架来进行验证，以衡量航空对具备此类数据国家的经济影响。提出的另一项意见是考虑将航空器制造纳入民用航空业的衡量范围。

¹ <https://unstats.un.org/unsd/nationalaccount/sna2008.asp>

² https://www.icao.int/Meetings/a40/Documents/Aviation_Satellite_Account_en.pdf

3.2 为回应上述意见开展了一系列活动，使用既有官方公布的航空经济贡献研究、又有国民经济账户的国家提供的数据，验证和核实航空卫星账户方法框架草案。注意到，可归因于航空运输的直接经济影响是一致的，因为两个框架都采用了 2008 年国民账户体系，而 2008 年国民账户体系则是世界各国在编制国民账户统计数据 and 宏观经济核算时采用的国际标准。

3.3 关于航空器制造的纳入，已通过进行核来衡量航空器制造对一国经济的附加值，评估将航空器制造纳入民用航空工业经济贡献的影响。结果表明：a) 由于数据可用性的限制，获得有关民航航空器制造的详细数据有困难；b) 对其附加值的评估可能很复杂，需要使用各种政府和私人来源的数据进行估算；c) 国民账户中的基本数据不区分民用生产和非民用生产；d) 将航空器制造的附加值纳入民用航空业对国家 GDP 的贡献，其影响将因国家而异，具体取决于类生产在国家中所占的比重。

4. 第十一届统计专业会议（STA/11）的建议

4.1 2022 年 4 月，向第十一届统计专业会议（STA/11）提交了审定和核对结果。对于将航空器制造纳入民用航空工业，发表的意见各异。有些人认为，航空器制造是航空工业的重要组成部分，因此将其列为资本构成而不将其纳入航空范围，会导致丢失有关航空器制造增值和所创造的就业机会的信息。另一方面，也有人认为，民用航空活动以服务为导向，不同于航空器制造活动，后者具有不同的性质，还包括国防生产。

4.2 就航空卫星账户范围是否应侧重于航空运输服务还是着重更广泛的航空活动，也展开了深入的辩论。有人认为只着重运输可能很狭隘，其他人则认为，民用航空的重中之重是提供航空运输和服务，由于许多其他行业如燃料供应公司也对航空有贡献，所以衡量民用航空对经济的贡献不能涵盖所有这些行业。还有人担心，将航空器制造包括在内可能会导致航空的经济贡献大于所有运输方式加在一起。

4.3 考虑到各种各样的意见，且各国使用航空卫星账户的情况不同，统计司同意，航空卫星账户方法框架应当留有灵活行事的余地，使各国能够根据自身需要反映航空器制造的经济贡献，同时坚持以服务为重点的核心框架。在这方面，统计司建议如下：a) 应保持航空卫星账户方法框架草案中目前的民用航空范围，不纳入航空器制造；b) 应在航空卫星账户方法框架文件中增加一章以反映航空器制造的经济贡献；和 c) 航空卫星账户专家咨询组应承担 b) 中所列任务，并继续努力完成航空卫星账户方法框架文件（参见 STA/11 的报告）。

5. 未来工作

5.1 航空卫星账户使各国能够对国家和/或区域发展框架和战略的相关航空发展规划进行数据驱动的决策和评估。考虑到上述建议，并根据国际民航组织 2023—2025 年业务计划，成果 DEV 3 — 使国家更有能力将航空用作一种实现经济发展的有效手段，航空卫星账户的未来工作将以下述方面为重点：

- a) 完成航空卫星账户方法框架文件草案，通过开辟一章为各国反映航空器制造的经济贡献提供灵活性；

- b) 与联合国统计司协调，提高对航空卫星账户的认识，促进各国，包括国家统计局、中央银行、运输主管机构和负责金融、经济规划和贸易等相关系列服务的其他部委采用航空卫星账户；和
- c) 协助各国采用衡量航空的经济贡献的国际民航组织航空卫星账户方法框架。

— 完 —