



大会 — 第 41 届会议

经济委员会

议程项目 35：国际航空运输的经济监管 — 政策

全球大流行病和危机期间的经济挑战及航空运输的可持续性

(由阿曼提交)

执行摘要

尽管自 COVID-19 大流行开始以来已经过去了很长的一段时间，但明显的是，根据国际民用航空组织发布的统计数据，全球航空运输部门的复苏依然缓慢。整个行业的诸多机构仍在受着大流行病余波的影响。在协助航空公司克服大流行病的影响方面，各国的利害攸关方遵循了不同的方向。

本工作文件介绍了阿曼提出的一项提案，其中呼吁制定一份实用的战略指导文件，包括有关如何应对经济挑战和使支持模式标准化的指南。拟议的文件将在全球大流行病和危机发生时启动，以确保全球航空运输部门的可持续性。

大会需采取的行动见第 7 段。

|       |   |
|-------|---|
| 战略目标： | 本工作文件涉及的战略目标——航空运输的经济发展。  |
| 财务影响： | 本文件包括一项建议，旨在尽量减少全球大流行病和危机的经济影响，确保航空运输部门的可持续性。   |
| 参考文件： | 国际民用航空组织：“2019 新型冠状病毒病 (COVID-19) 对民用航空的影响：经济影响分析”（航空运输局经济发展，加拿大蒙特利尔（2022 年 3 月 8 日））。<br>柳芳：“连接世界，应其所需：国际航空业应对大流行病”（2020 年 12 月）。<br>Fawziyah Laksi 博士：“2019 冠状病毒病 (Covid-19) 大流行对阿拉伯国家航空运输的影响”（2021 年 6 月）。 |

<sup>1</sup> 阿文版由阿曼提交。



## 1. 引言

1.1 航空运输业被认为是全球最重要的部门之一。鉴于它对不同的民族和国家之间商业交流和社会交流的有效贡献，它也是各国所依赖的经济发展支柱之一。一个国家航空运输部门的进步是其经济增长的实际标准，也是其国内生产总值（GDP）的一个重要来源，因为它关联着其他同样重要的部门（如商业和旅游业）。

1.2 COVID-19 大流行被认为是自 1970 年代以来航空业遭受到的最严重挫折。它使全球空中交通完全陷入停顿。

1.3 航空运输部门的现状表明，迫切需要制定一项政策，通过查明包括航空运输服务、空中航行服务和机场收费在内的支持模式，在满足与全球大流行病和危机相关的机场防疫要求与航空公司航班运行的经济影响之间达成平衡。

1.4 这些政策应有助于减少大流行病和危机带来的经济影响，以确保全球空中交通的可持续性。

## 2. 本工作文件的目的

2.1 本工作文件旨在通过查明包括航空运输服务、空中航行服务和机场收费在内的支持模式，在满足与大流行病和危机相关的机场防疫要求的成本与航空公司航班运行的经济影响之间取得平衡。

2.2 该文件建议为成员国民航当局、机场管理当局、收费当局和其他相关的监管利害攸关方制定一份实用的战略指导文件。拟议的文件将包括关于如何应对与大流行病相关的经济挑战和使支持模式标准化的指南，并将在全球大流行病和危机发生时启动，确保全球航空运输部门的可持续性。

## 3. 空中交通对各国经济的贡献

3.1 统计报告显示，全球航空运输公司每年运送约 45 亿名旅客，此外还有在近 4000 万次航班上搭载的 6000 万吨航空货物<sup>2</sup>。

3.2 航空运输部门通常占世界生产总值（GWP）的 3.6%，即 2.7 万亿美元。该部门还在全球劳动力市场上为超过 6550 万人提供了就业机会。此前的全球预测和报告<sup>3</sup>曾预测，航空运输业将实现 5% 的年增长率，因此预计到 2036 年其比重将提高至 5.7 万亿美元。

---

<sup>2</sup> 柳芳博士：“连接世界，应其所需：国际航空业应对大流行病”（2020年12月）[连接世界，应其所需：国际航空业应对大流行病 | 联合国](#)

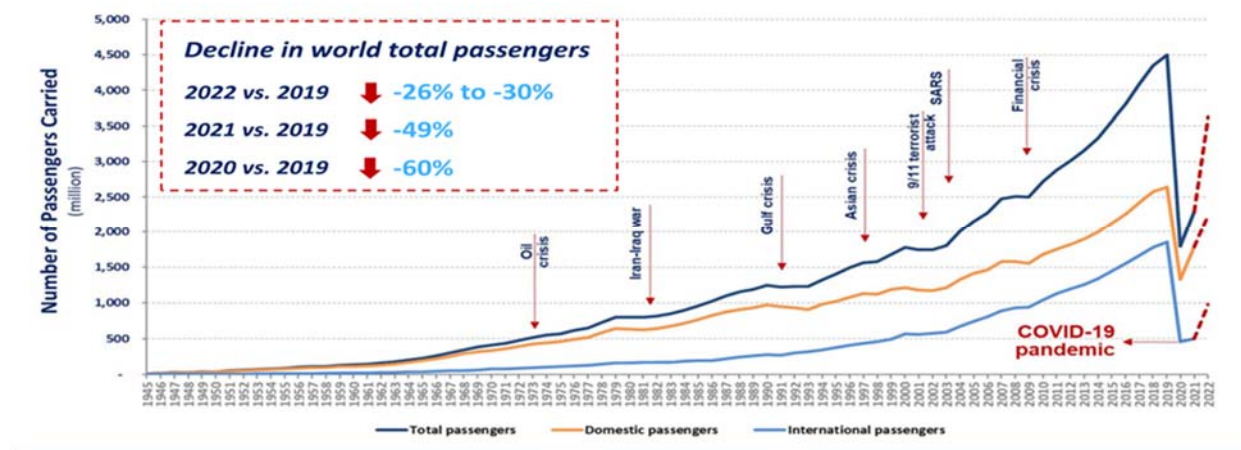
<sup>3</sup> Fawziyah Laksi 博士：“2019冠状病毒病（Covid-19）大流行对阿拉伯国家航空运输的影响”（2021年6月）

#### 4. 全球航空运输面临的挑战

4.1 多年来，全球航空运输部门经历了无数挑战，包括战争、经济危机以及肆虐于世界各地的地方流行病和全球大流行病带来的挑战。然而，COVID-19大流行带来了最为严峻的挑战，导致全球航空运输部门无一例外均陷入瘫痪。此外，大流行病还造成主要因各国之间定期航班的暂停而导致的经济影响。这反过来又导致航空运输业以及旅游和商业等相关行业的大量人员下岗。

4.2 国际民航组织<sup>4</sup>认识到国际航空运输业面临着诸多严峻挑战，这些挑战也严重影响到旅游业、商业和旅行等其他部门。尽管如此，COVID-19大流行仍然是自1970年代中期石油危机以来最为严重的挫折。

下图显示了1945年至2022年间全球航空客运量的增长情况



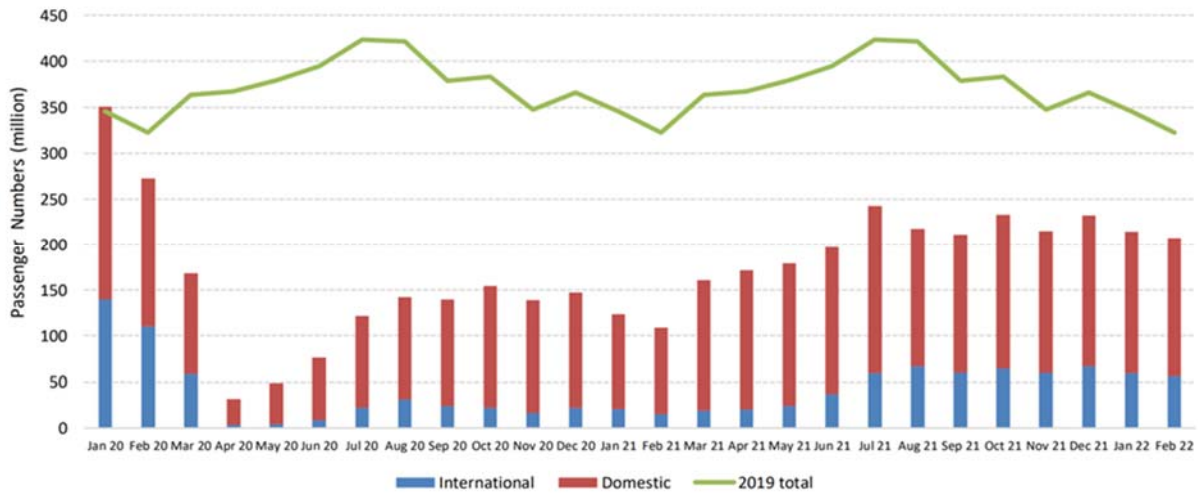
#### 5. COVID-19大流行的影响

5.1 尽管自 COVID-19 大流行开始以来已经过去了两年多的时间，但最新的国际民航组织数据<sup>5</sup>表明，航空运输部门的复苏水平已开始显示出一些改善，尽管直到最近在全球层面仍普遍低迷。然而，业内企业仍在努力应对大流行病引发的限制和缓解措施的影响。在协助航空公司克服大流行病的影响方面，各国的利害攸关方选择了遵循不同的方向。

<sup>4</sup> 国际民航组织：“新型冠状病毒病对民用航空的影响：经济影响分析”（航空运输局经济发展，加拿大蒙特利尔）（2022年3月8日）。[新型冠状病毒病对民用航空的影响：经济影响分析](#)

<sup>5</sup> 同上。

### 与 2020 年相比的 2021-2022 年全球客运量月度统计



## 6. 从大流行病期间的经济挑战中学到的教训

6.1 事实证明，为了减轻大流行病对航空运输业造成的经济影响，国际合作势在必行。应该汲取这次大流行病的教训，以避免在将来潜在的全球大流行病或危机可能产生的类似的经济影响。

6.2 阿曼强调确保在国际民航组织框架下开展合作的重要性，意在编制一份国际指导文件，通过查明包括航空运输服务、空中航行服务和机场收费在内的支持模式，从而在满足与大流行病和危机相关的机场防疫要求与航空公司航班运行的经济影响之间达成平衡。

## 7. 需采取的行动

### 7.1 请大会批准以下建议：

- a) 责成国际民航组织经济委员会就建立一套旨在应对在全球大流行病和危机期间阻碍国际航空运输市场复苏的全球挑战和限制的机制展开讨论；和
- b) 强调继续维护国际民航组织关于经济和财政措施的指南的重要性，包括编制一份战略指导文件的想法，以减轻大流行病对航空的影响，进而促进各国应对经济挑战并使支持模式标准化。拟议的文件将在发生全球大流行病或危机的情况下启动，以实现航空运输部门的可持续性。