



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

缔结自由化航空运输协定的影响研究

(由智利提交并获18个拉丁美洲民用航空委员会(LACAC)²成员国支持)

执行摘要

考虑到签署航空运输协定 (ASAs) 对于全球互联互通和航空客货运输发展的重要性，本文件提出了一系列做法，用以评价按照自由化政策签署新航空运输协定的影响，这反映在业务量需求及航空运输与相关市场的经济收益增加，在国内生产总值 (GDP)、就业和旅游业方面均有体现。

行动：请大会指示理事会制定方法指导，论述签署自由化航空运输协定的潜在益处，同时使得可能量化其对于航空运输和相关市场的影响。

战略目标： 本文件涉及战略目标 — 航空运输的经济发展

财务影响：

参考文件： 第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
(附录A — 国际航空运输的经济管理)

¹西班牙文本由智利提供。

²阿鲁巴、伯利兹、巴西、哥伦比亚、哥斯达黎加、古巴、多米尼加共和国、厄瓜多尔、萨尔瓦多、危地马拉、洪都拉斯、牙买加、墨西哥、尼加拉瓜、巴拿马、巴拉圭、乌拉圭和委内瑞拉(玻利瓦尔共和国)。

1. 引言

1.1 在大会第 40 届会议上，通过了第 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”，其中附录 A — 国际航空运输的经济管理第 I 节：基本原则和长期愿景第 12 段要求理事会“进一步开展工作，以更好地了解自由化的益处与挑战 and 开放市场准入的障碍，从而进一步考虑在适当时机制定多边方法。”

1.2 在同一决议的第 13 段中，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》以及各国的经验和成就，包括……双边、地区和多边……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。”

1.3 考虑到航空运输对全球连通性的贡献和客货运服务不断增长的需求，很多国家缔结了朝向自由化的航空运输协定，有的给与了完全的天空开放权利。这些协定可为航空运输和其他市场带来不同的益处，例如客货运业务量增加、航线更具竞争力、新航空运营人加入、降低航空旅行运价、为 GDP 作出更大贡献、入境游和收入增加等。

1.4 因此，研究航空运输协定的益处，包括关于自由化或开放天空的条件，并制定标准化方法指导，使国家得以评价签署这类进一步协定的好处是非常适当的。

2. 研究参考文献

2.1 一系列研究³已在美国所签署的协定的范畴内，量化了航空货运市场自由化对于航空公司成本的效应。作者发现，开放程度更大的协定将航空运输的成本降低了 9%，将空运进口产品的份额提高了 7%。

2.2 另一套分析⁴研究了 2006 年摩洛哥与 12 个欧洲联盟(EU)国家签署的天空开放协定的平均效应，并发现提供的座位数增加了 20%至 35%，并大幅提高了通航新目的地的概率。

2.3 2017 年，巴西国家民航机构(ANAC)和美洲间发展银行(IADB)⁵寻求确定自 2009 年以来巴西开展航空客运市场自由化的影响，并发现，由于新协定，前往或来自巴西的旅客人数在 2009 年至 2014 年之间增加了约 376 万，比为同一时期的预测多约 4.3%。

2.4 一些研究⁶估算了天空开放协定的影响以确定国家是否可从更大的自由化中获益。作者发现，这样的协定使跨大西洋航班载运的旅客人数平均增加了 10%。

³ Micco, A.和Serebrisky, T.(2006年)。机制体制和航空运输成本：天空开放协定的效应(Competition regimes and air transport costs: The effects of open skies agreements)。国际经济学期刊(*Journal of International Economics*),70 (1), 25-51。

⁴ Bernardo, V.和 Fageda, X. (2017年)。摩洛哥-欧洲联盟天空开放协定的效应：一项双重差分分析(The effects of the Morocco-European Union open skies agreement: A difference-in-differences analysis)。运输研究E部分：物流和运输审查(*Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*), 98, 24-41。

⁵ Fioravanti, R., et al. (2017年)。Análise de impacto regulatório dos acordos de serviços aéreos do Brasil。美洲间发展银行。

⁶ Moselle, B、Reitzes, J、Robyn, D、Horn, J、Caldwell, R、Church, B、Schumacher, A. (2002年)。欧盟—美国开放航空区的经济影响(The Economic Impact of an EU-US Open Aviation Area)。华盛顿特区：布拉特集团(*The Brattle Group*)。

2.5 此外，一组知名作者⁷于2007年使用回归模型发现，平均而言，美国于1995年与奥地利、比利时、捷克、丹麦、芬兰、冰岛、荷兰、挪威、瑞典和瑞士签署的协定使这些国家之间的客运量增加了6.4%。

3. 评价自由化航空运输协定影响的方法

3.1 关于航空运输自由化经济影响的文献发现，它总体上对全球几乎所有地方都带来了积极效应。尤其是证据表明，这类协定有利于增加客货运输流，降低运价，拓宽航空服务的可提供性和降低提供服务的费用。此外，开放天空还使国家的GDP和就业机会激增。

3.2 不同来源使用了若干计量经济学方法来评价航空运输协定对航空运输需求增长的影响，例如自回归整合移动平均(ARIMA)模型、合成控制法或普通最小二乘法(OLS)分析等，但结果会因使用的方法不同而异。

3.3 作为一个民用航空方面的国际组织，国际民航组织拟定了一系列手册，其中载有关于不同航空运输题目的建议或方法指导；但是，目前却没有一个工具以使国家得以量化航空运输协定对于其航空运输需求的效应，也没有制定一份报告论及自由化航空运输协定的潜在益处。

3.4 考虑到研究航空运输协定对于航空业务量增长效应方法众多，并鉴于国际民航组织的一项职责是通过生成可靠、准确和详实的信息在航空运输各专门领域为各国提供协助，因此，由国际民航组织拟定标准化指导，使各国得以量化签署新协定的益处以期开放市场是非常适当的。

3.5 由于有些国家的商业航空运输政策更具限制性，这个工具将有可能让这些国家进行影响评估并以此推进国际航空运输自由化。

4. 预期成果和对大会的建议

4.1 因此，我们建议大会指示理事会拟定方法指导，论述签署自由化航空运输协定的潜在益处，同时使得可能量化其对于航空运输和相关市场的效应。

4.2 这一方法指导应作为一项工具，使成员国能够通过使用普遍、客观和不同国家可复制的国际民航组织标准化方法自行估算这些效应。这将为各国提供一个具体工具，用以确定签署自由化协定的益处并逐步接近国际民航组织推动的愿景。

— 完 —

⁷ 博思艾伦汉密尔顿有限公司(Booz Allen Hamilton Ltd.)、剑桥山航空集团(Cambridge Hill Aviation Group)、von den Steinen, E.、Joerss, I.和Mendes de Leon, P.(2007年)。欧盟和美国开放航空区的经济影响(最后报告)(*The Economic Impacts of an Open Aviation Area between the EU and the US*) (Final Report)。伦敦：博思艾伦汉密尔顿有限公司(Booz Allen Hamilton Ltd)。