



大会第 35 届会议

经济委员会

议程项目 30：其他航空运输事项

理事会关于评估民用航空经济贡献的报告

摘要

本文件报告了国际民航组织在评估民用航空的经济贡献方面的工作，并概括了关于这一事项未来的工作。

据估算，航空运输的总体经济贡献，包括直接经济活动和倍增效应，在 1998 年为全世界带来了 13 600 亿美元的产出和 2 770 万个工作机会。这意味着当年世界产出（按实际国内总产值计算）的大约 4.5% 可归功于航空运输及其倍增效应。

在用于发展航空基础设施的资金匮乏之年代，提高对民用航空经济贡献的认识越来越重要。国际民航组织已制定了关于评估方法的指导材料，可供各国用来展示民用航空更为广泛的经济影响。

大会的行动在第 6 段。

参考文件

Doc 9727 号文件，A32-EC 《大会第 32 届会议经济委员会的报告》

292 号通告《民用航空的经济贡献》（暂行本）

1. 引言

1.1 国际民航组织对民用航空经济贡献的评估源自经更新的大会职责，这成了在预测和经济规划领域工作中的一部分。履行这些职责有两个目标，即评估民用航空在全球经济中的贡献，和为评估方法制定指导材料。结果将在 292 号通告《民用航空的经济贡献》中公布，该通告的暂行本有望向大会提供。通告由第 I 卷《全球展望》和第 II 卷《评估方法》组成。

1.2 在衡量民用航空的经济贡献时，要考虑航空运输、宇航和其他有关行业在整个特定经济中对产出和创造就业机会的影响。由国际民航组织制定的方法性指导材料，可由各国用作一个平台，评估民用航空在地区/当地或国民经济中的贡献。尤其是在用于发展航空基础设施的资金匮乏之年代，提高对民用航空经济贡献的认识，对于航空融资及政策事务等工作的规划者和决策者而言越来越重要。

1.3 本文件总结了民用航空对全球经济的贡献，阐述了关于既用来评估机场对于当地/地区经济的贡献，也用来评估民用航空在国民经济中的贡献的评估方法的新指导材料，并概况了关于这一事项未来的工作。

2. 全球经济中的民用航空

2.1 1997 年，准备了一项民用航空对于全球经济影响的初步评估，并提交给在里约热内卢举行的世界范围 CNS/ATM 系统实施会议。在这个初步评估的基础上，又根据衡量民用航空在产出值和相关就业机会方面对全球的贡献进行了详细研究。其成果的概要首次在国际民航组织题为民用航空对经济的贡献——繁荣的扩展效应的小册子上发布，在航空保安部长级高级会议（2002 年 2 月于蒙特利尔）期间散发。详细成果将载于 292 号通告第 I 卷中。有些重要结论归纳如下。

2.2 为了提供航空旅行和货运服务，航空承运人和其他经营人要大范围地购买产品（物品和服务），主要是机场、空中航行服务提供者、政府机构、公共公司以及宇航制造业和其他行业的产品。

2.3 据国际民航组织估算，1998 年民用航空对世界经济直接贡献了 3 700 亿美元和 600 万个工作机会。这些工作包括商业航空承运人及其附属机构雇用的 230 万人、在机场实地雇用的 190 万人（不包括航空公司人员）和由宇航制造业及其他行业雇用的 180 万人。

2.4 这些直接经济活动无论是对从事航空和其他投入的行业，还是提供消费者产品的行业，都具有“倍增效应”。倍增效应如何发挥作用，这方面的详细解释见以下的 3.2.1 和 3.2.2 段。简而言之，航空运输每产生 100 美元的产出或每创造 100 个工作机会，就会引发在其他行业产生 325 美元的需求并因而带来 610 个工作机会。据估算，航空运输的总体经济贡献，包括直接经济活动和倍增效应，在 1998 年为全世界带来了约 13 600 亿美元的产出和 2 770 万个工作机会。

2.5 总产出结果表明，世界产出的大约 4.5%（按实际国内总产值计算）可归功于航空运输及其倍增效应。

2.6 由于这些结果是 1998 年的，因而曾考虑重复这种做法，以便得出近年的相应结果。但是，鉴于这项工作的规模和目前可供使用的资源情况，秘书处已认定没有理由再这样做。此外，关于直接贡献和倍增效应的结论在测评年份以外也是大体相关的，尤其是考虑到在 2001 年对航空旅行的需求急剧下降，之后还出现了两年的停滞。先前这些年份中民用航空全行业的后果，印证了其对于所属的当地/地区和国民经济的重要性。

2.7 除其总产出和就业方面的影响外，民用航空还对航空运输用户、业务和个人等方面的不可量化的益处而对整体经济增长具有更广泛的影响。航空运输便利了市场开发和物品与服务的交易。2002 年，全世界航空公司的定期航班载运了 16 亿以上的旅客和 3 000 万吨以上的货物。当年 7.14 亿左右的

国际旅游者中约有 45% 和世界制成品出口量中按价值计算约有 40% 是由航空运送的。

3. 关于评估方法的指导材料

3.1 这项工作的第二个目标,是为评估与民用航空有关的经济活动的需求效应而使用的根本方法和可能的办法制定指导材料。这一指导将载于 292 号通告的第 II 卷中。

3.2 机场对当地/地区经济的经济贡献

3.2.1 指南的第一部分阐述了如何评估机场在当地/地区经济中的经济影响。一项经济影响评估通过采用投入 — 产出分析明确了直接需求的倍增效应,这波及各个行业,无论是从事航空和其他方面投入的行业,还是提供消费者产品的行业。投入 — 产出分析是一种方法,能够对由机场引发的一连串需求按照产生过程的先后次序在整个经济中加以追踪。这样做的基础是国家帐目体系中的投入 — 产出图表,这些帐目用开支情况体现了各行业间每年的供求交易。指南是进行经济影响评估时,每个评估阶段要遵循的程序步骤,使用核心的或扩展的评估办法。对方法的阐述最后是一些从经验中得出的案例研究,展示了各种可能的办法。

3.2.2 用核心的办法对影响进行评估,将按照产出和就业情况在三个方面每年对民用航空活动进行评估: a) 为航空运输用户服务的**直接影响**(见 2.2 段); b) 与大量航空和其他供应商交易的**间接影响**; 和 c) 产生主要在消费者行业中再花费的直接和间接收入的**诱发影响**。用扩展的办法是在分析中加上了额外的**催化需求**,即航空运输用户(旅客和货主)在机场外的开支。

3.2.3 由机场带来的就业机会,对于有关的当地/地区经济发挥了重要作用,对于小国而言,甚至对其国民经济都是如此(尤其是岛国或内陆国)。如对经济影响进行周密的研究,就可展示机场对有关经济所做的贡献。这对于特别是从公共或国外来源获取融资或更好的贷款条件(如政府担保或发展银行和基金等)可能是十分重要的,因为一个有计划的航空基础设施项目或现有设施的扩建项目所产生的更广泛的经济效应可能对之具有吸引力。

3.3 民用航空在国民经济中的经济贡献

3.3.1 指南的第二部分阐述了如何用扩展对影响进行的评估来探索民用航空在整个国民经济中的贡献。在国家一级,如果航空公司、机场、空中航行服务提供商、宇航业及其各自的附属行业扩大了运营和机队,从供应商处订购了更多的物品和服务,雇用了更多的人员因而提高了产出,并通过这些举措满足了对航空运输服务不断增长的直接需求时,民用航空创造就业机会,促进经济增长而对经济的刺激作用就显现出来。这些直接的经济活动对于整个经济中的其他行业具有倍增效应。倍增效应扩展面的大小将取决于多种条件,尤其是与民用航空有关的行业的规模和所采取的评估办法。例如,宇航制造业强大的国家扩展面就大,而航空运输服务有限的国家,扩展面则可能相对狭小。非航空旅行和旅游行业,如饭店和餐饮业、旅游代理、旅行社和零售商都极大地受惠于航空公司乘客与旅行相关的开支。

3.3.2 民用航空在美国经济中的推动作用被选作一项案例研究,用以展示各评估阶段的程序步骤。Wilbur Smith Associates 机构代表美国联邦航空局(FAA)对此进行了多年的评估。2000 年(这是可提供数据的最新年份),因提供航空公司服务、通用航空活动、机场运行和飞机的购置,共带来 1 773 亿美

元的总产出值并创造了 120 万个以上的工作机会。与航空业务和休闲旅行有关的开支总计 1 763 亿美元并创造了 310 万个以上的工作机会。这些直接的和催化性的开支又通过对供应商的间接需求和诱发需求效应而产生另外 6 546 亿美元的开支和 550 万个以上的工作机会。

3.3.3 美国经济的这些结果也可称之为直接需求的“倍增效应”：2000 年，民用航空每产生 100 美元的产出和每创造 100 个工作机会，就引发了许多其他行业中另外 469 美元的产出和 717 个工作机会。民用航空所有经济活动的价值和与航空旅行有关的花费，加上间接和诱发的倍增效应，共计 10 082 亿美元，并雇用了 1 000 万人员，而他们在 2000 年的收入为 3 101 亿美元。与 1987 年相比，总产出增长了 27.4%，工作机会增长了 23.7%，收入上涨了 31.8%。

4. 未来的工作

4.1 就这一事项开展工作的资源有限，使用的是进行合作的国际组织和缔约国的自愿帮助。因为资源有限，下三年预计不会有新的实质性工作。但是，如有必要，尚有余地在成本回收的基础上做进一步的工作。鉴于这种情况，有意向在下三年开展下述工作：

- a) 通过诸如国际民航组织网站和其他电子手段，并在合适的国际民航组织地区或次地区论坛上，如在讲习班和研讨会上推广这方面的工作成果；
- b) 在成本回收的基础上，探索就这一事项制定培训材料的可能性；和
- c) 在成本回收的基础上，根据缔约国的要求提供技术支持，帮助其进行民用航空经济影响的评估。

5. 拟议行动的财务影响¹

5.1 4.1 段中所述拟议在今后开展的工作，将在 2005 年—2007 年方案预算草案的方案 3.3：预测和经济规划项下可用的资源之内进行。方案 3.3 包括在现三年的基础上减少一个一般事务工作人员职位。

6. 大会行动

6.1 请大会注意在评估民用航空经济影响方面的活动，并在需要时提供进一步指导。

—完—

¹ 介绍这一情况只是为了指出拟议行动预计对财务的影响。为这一拟议行动而分配的资金将取决于由大会批准的 2005 年—2006 年—2007 年本组织方案预算的最终形式。