



国际民用航空组织

A35-WP/200¹
EC/31
22/9/04

大会第 35 届会议

经济委员会

议程项目 28: 机场和空中导航的管理与组织

机场和空中导航服务更具成本效益的合作

(由国际航空运输协会 (IATA) 提交)

摘要

ICAO 的政策和方针有助于管理逐步形成的服务提供者和航空公司之间的关系。ANSCConf 2000 导致了重大的变化，它反映了当时机场和空中导航服务的逐步私营化/企业化带来的挑战。航空公司及其机场和空中导航服务业务的伙伴在收费和规划方面继续进行对话，特别是鉴于更大成本效益造成的经济压力。IATA 请大会注意其观点并在机场和空中导航服务的经济领域及 IATA 改进成本效益、控制成本和继续推动改革的主动活动方面支持 ICAO 的工作。

1. 引言

1.1 自从二十世纪九十年代初期以来，在机场和空中导航服务提供者 (ANSP) 的组织和经营方面发生了重大的变化，导致了服务提供者逐步的私营化和企业化及自治实体的创立。这些变化对政府、航空公司和服务提供者在制定确保提高经济效率和改进成本效益同时安全的提供所要求的容量和服务方面制定战略关系提出了挑战。在提供适当的管理监督而不是不适当的限制业务判断方面，政府可以发挥重要的作用。

2. 政策展望

2.1 航空公司一般是支持成立自治实体来经营机场和空中导航服务 (ANS) 的，期望设施和服务的

¹ 中文、英文、法文、俄文、西班牙和阿拉伯文版本由 IATA 提交。

商业经营者有更高的效率并为有关各方带来利益。航空公司不支持无效的经济管理和不能最大限度的减少潜在的对强大的市场力量的滥用以确保透明度和协商一致的商业化或私营化。经济管理应当确保非歧视性、合理的成本和收费及适当的协商一致的质量标准/服务水平和投资的及时到位。

3. ICAO 的作用

3.1 在制定有助于管理逐步形成的服务提供者和航空公司之间的关系的原则方面，ICAO 发挥了重要作用。机场和空中导航服务经济会议（ANSCConf 2000）在新情况下调整 ICAO 长期建立的政策方面向前迈进了重要的一步。

3.2 尤其值得提及的是，ANSCConf 导致了 2004 年出版的《ICAO 的收费政策》（Doc 9082 号文件）和《ICAO 机场经济手册》（Doc 9562 号文件）及《空中导航服务经济》（Doc 9161 号文件）的重大修改。

3.3 这些变化的重要方面是承认制定机场和空中导航费用的传统的“成本—附加”方法必须让位于不断寻求改进的成本—减少和效率。无疑这一变化是机场/ANSPs 及其航空公司用户之间不易妥协的结果，它们为了能够在日益竞争的市场中求生存就必须降低其经营成本。

3.4 鉴于在航空运输价值链的所有方面强烈的要求市场具有更高的成本效益，IATA 正在两个战线上开展工作：

- a) 为具体的机场和空中导航服务制定负责的和可测量的成本效益目标以推动连续不断的改革；
- b) 与国际机场理事会（ACI）和民用空中导航服务组织（CANSO）共同工作，通过制定新的合作模式和明确可靠的及可接受的性能和成本效益基准促进和带动必要的改革。

3.5 后一项工作还处在初期阶段，并在适当的时候与对现行的指导方针提出的必要的修改建议一起提交给 ICAO。IATA 相信，非常有必要在航空公司和其业务伙伴（机场 ANSP）之间就协商收费和规划事宜及革新方法问题进行对话。在向各国转达这些最好的措施方面，ICAO 可发挥重要的作用。

4. 大会的行动

4.1 大会请各国支持：

- a) 提高效率、降低成本和提供适当的经济监督措施；和
- b) 在改进与支持航空公司与其垄断的服务提供者（机场和空中导航服务）的工作关系方面，鼓励业界代表寻求革新与合作安排。