

## 世界范围航空运输会议：自由化的挑战和机遇

2003年3月24日—29日，蒙特利尔

- 议程项目 2: 审议自由化的关键管理问题  
2.2: 市场准入

### 使航空货运自由化

(由美国提交)

#### 摘要

当今有效的许多航空运输协定没有达到天空开放，因此缺乏让航空货运承运人尽可能高效、经济和迅速地满足用户需求所必需的商务和经营灵活性。在美国模式的天空开放和类似协定中，授予的权利提供了这种灵活性，为航空货运业获得最大的繁荣奠定了基础。尽管美国倾向于完全的天空开放协定，但同时也相信在不约束客运方面自由化的同时，寻求与客运自由化分离的航空货运自由化是适宜的。

除市场准入的谈判外，各国还应该考虑航空运输协定之外的管理限制对于航空货运业的影响。采取夜间宵禁这样的限制及其对航空货运承运人的影响尤其令人关注。各国不应将施加运行限制，包括对夜航航班的限制作为第一手段，而应该执行载于国际民航组织A33-7号大会决议中管理噪音的平衡做法。

会议行动在 4.1 段。

#### 1. 引言

1.1 航空货运对于全球经济与日俱增的重要性得到广泛的认同。同时日渐得到认同的还有航空货运与客运相比的明显特征。当货运在不完全自由化的客运协定中，很典型地被当成交换市场准入权的附属物时，这些明显特征中的许多特征并没有得到充分发掘。尽管美国相信对于客运和货运而言，天空开放的自由化均为最佳途径，但美国也支持在合适的情况下寻求与客运分离的航空货运自由化。

## 2. 航空货运的特点

2.1 航空货运的一些明显特征需要在商讨航空货运权的交换时得到考虑：

- (a) 货运业务一般单向流动，而旅客一般往返旅行，而且一个方向的货运业务量很难与另一方向的相匹配。因此，三角运行、经枢纽运送和频繁地调整航线就成了进行在商业上可行的货运经营的必要手段。为了满足这些需要，天空开放的协定应包括为全货航班规定开放的航线结构、等量的定期航班和包机的权利，以及第 1 至第 7 种自由。
- (b) 货物可在枢纽集中整合以便于更快捷地运送、暂时存放并经商业上更有效的航线转运。出于这一理由，第 5 和第 7 种自由、充分换机型的权利、窜飞、在单一航空器运行时合并航班号、不限机型或运力以及航线灵活性，对于货运承运人迅速回应市场需求的能力，和经营仅靠自有的货运量不能支持的多点航线运营而言是至关重要的。
- (c) 就象旅客要去往和离开机场一样，货物也要求从包装点运往交付点。因此对于航空货运提供人来说，拥有有效的地面服务和多式联运权，使其能提供货运服务用户所要求的无间隙服务就十分重要。

2.2 在日益全球化的环境中，大多数协定的自由化程度没有达到天空开放水平，因此缺乏让航空货运承运人尽可能高效、经济和迅速地满足用户需求所必需的商务和经营灵活性。这样的协定会制约航空承运人响应市场发展、发掘本可能被利用的地区和全球市场潜力的能力。这对于运输价值高、对时间敏感的货物来说尤其如此。为提供所需要的灵活性，天空开放的承诺是一条明确的途径。

2.3 美国所使用的天空开放模式的协定适合航空货运承运人所有的特殊关注。天空开放协定的基本规定（见 ATConf/5-WP/50 号文件 2.3 段）平等地适用于客运和客运承运人。除这些权利之外，美国寻求在其所有的天空开放协定中为全货航班规定第 7 种自由。我们的经验表明，这些权利为航空货运业获得最大繁荣奠定了基础。

2.4 美国倾向于与其伙伴达成完全自由化的协定，因为既开放客运又开放货运的国家能获得更大的经济利益。但是，我们敦促那些无论出于何种原因，尚未做好准备使客运完全自由化的国家，考虑仅在货运方面开放天空，但这种做法不得阻碍客运的自由化。我们的经验表明，使货运自由化可建立起信心，并朝着完全自由化迈出重要的一步。

## 3. 运行限制

3.1 除市场准入的谈判外，各国还应该考虑航空运输协定之外的管理限制对于航空货运业的影响。如果无视对经营人的影响，或不考虑其他更有成本效应的措施的话，为解决环境问题而施于航空器的运行限制，会对市场造成不必要的影响，采取诸如夜间宵禁这样的限制及其对航空货运承运人的影响尤其令人关注。航空货运承运人必须拥有在业务不繁忙的时间段运行航空器的灵活性，尤其是在起降时刻紧张的机场，这一需求远较客运突出。这对于用户要求运送迅速，包括要求其接货晚而交付早的航班提供者来说尤其如此。许多货运承运人的特点均是晚间接货，然后将其运至枢纽集中、分检并在第二个工作日上午的中间时分交付。对夜间运行的限制不仅削弱这些承运人的效率和竞争性，而且也减少了地区的

商业活动和当地居民与社区的经济利益。

3.2 美国承认航空货运只有以安全和对环境负责的态度进行才能继续发展，其对经济的益处才能增加。但是，各国不应将施加运行限制，包括对在敏感的夜间时段的运行，限制作为第一手段。2001年10月国际民航组织大会一致通过的A33-7号决议，为国际民航组织成员国提供了一个国际上协商一致的做法，要以对环境和经济负责的方式处理噪音问题。国际民航组织成员国进而同意，只有在考虑了解决噪音和容量问题的全部现有措施、并与利益相关各方磋商、评估了各种措施的代价和益处之后才能考虑运行限制。目标在于以最具成本效益的方式处理噪音问题。我们敦促国际民航组织成员国按A33-7号决议中所载的平衡做法来管理噪音。这样一种做法是满足社区的环境关注而同时又维护航空货班运营经济利益的唯一途径。

#### 4. 会议的行动

4.1 请会议审议上述观点，并得出以下结论：

- a) 讨论航权自由化时需要考虑航空货运的明显特征；
- b) 天空开放协定为航空货运业的繁荣提供了最好的基础；
- c) 各国应考虑实施仅适用于货运的天空开放协定，但这种做法不得阻碍客运的自由化。

— 完 —