

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1： 先期审议

1.1： 自由化的背景和经验

航空运输自由化对机场拥挤和环境危害的影响

（由法国提交）

摘要

本文件介绍了法国所采取的各项措施，以应对航空运输自由化，并缓解在机场拥挤和环境危害方面的某些现象。从中所获取的教训是，最好尽可能预测航空运输自由化可能带来的某些影响。

会议的行动在第5段。

1. 引言

1.1 航空服务自由化的目标是，给予承运人以自由，根据他们对市场的评估以及他们所希望占据的竞争地位来确定和调整他们所提供的运输。

1.2 在欧洲，1986年开始了自由化运动，1992年进一步加剧，其结果使得主要经营人采取了以下战略：

- 增加运输量大的航班的班次；
- 使服务网络多样化，将其扩大到二类机场特别是外国机场。

因此，这种现象既影响到国内航班也影响到国际航班。

1.3 在法国，由于1995年开始执行国内航班的自由化，传统的经营人—法国航空公司不得不面对竞争者的到来。作为回应，法航于1996年在干线上开设了穿梭服务，其班次在某段时间逐步增加到每30分钟一个穿梭航班。竞争对手们则不得不采用单程每天多达10班的时刻安排，即使这意味者使用像福克100这样的小型航空器。必须忆及，在法国国内市场上，三大主要航路上（巴黎—尼斯、巴黎—马赛和巴黎

—图卢兹)拥有大量的交通流量,1992年每条航路上(往返)的旅客量接近200万人次,2000年增加到300万。

1.4 航空运输市场的开放,使“枢纽”得到加强,或建立了新的“枢纽”,包括在巴黎的戴高乐机场(法航)和地区机场(主要有:法航在里昂机场,Crossair在巴勒—米卢斯机场,Air Littoral在尼斯机场,以及Rgional在克莱蒙—费郎机场),也导致了“低成本”承运人最近开通了更多的航班。

2. 航空运输自由化的影响

2.1 法国国内主要航路的经营条件变化如下:

a) 航班活动数量大量增加:

除了经营人数量增加以外,1992年至1998年期间航班数量也大量增加:

- 在巴黎(奥利机场)—尼斯航线上,从每天40班增至60班;
- 在巴黎(奥利机场)—马赛航线上,从每天25班增至62班;
- 在巴黎(奥利机场)—图卢兹航线上,从每天23班增至71班。

b) 航空器尺寸减小了:

i) 由于航班数量大量的迅速的增加,超过了所承运的旅客数量,每个航班所承运的旅客平均数量下降了。从1992年至1998年,下降情况如下:

- 在巴黎—图卢兹航线上,旅客数从160名降至88名;
- 在巴黎—马赛航线上,旅客数从150名降至90名;
- 在巴黎—尼斯航线上,旅客数从140名降至110名。

ii) 航空公司通过减小其航空器尺寸进行调整。在从巴黎(奥利机场)起飞的航班上,撤出了有314个座位的空中客车A300(占1992年航班活动的24%)和有412个座位的空中客车A330(1993年起投入运营),空中客车A320及其衍生机型(A319,A321)成为主导机型,占航班活动的41%。

c) 服务质量提高了:

自由化使航空旅客在以下三方面受益:

- 在主要航班上,他们具有在两个甚至三个经营人之间进行选择的可能;
- 在主要航班上,可供选择的航班数量大量增加;

- 航班之间的等待时间缩短了，旅客有可能轻易地改乘更早或更晚的航班（由法国航空公司开设的“穿梭”系统）。

2.2 后果如下：

a) 噪声干扰问题加剧了：

航空器尺寸的减小总的来说减弱了每个航班的噪声影响。然而，不断重复的噪声加剧了机场附近居民的不舒适感。

b) 机场拥挤问题加剧了：

航班活动数量的大量增加，表现在一些时间某些机场基础设施的饱和（跑道和航空器停机位等的饱和）。事实上，各航空公司增加了在商业上最有吸引力的时段上（清早/后半下午）的服务的提供，而在这些时间已经很拥挤了。“枢纽”系统加剧了这些饱和现象，因为这种系统倾向于把交通集中在某些特定时间内。机场基础设施的开发没有能够依靠自己来消除这些状况。

3. 相关措施

3.1 在此情况下似乎有必要引入不同的措施来改变自由化所导致的某些现象的方向。

3.2 一种可能的做法是，通过制定价格进行经济调控，比如，按照当日时间来调整使用基础设施的收费。迄今为止，法国当局没有选择这条道路。

3.3 欧洲和法国监管当局采取了与所遇到的问题相应的相关措施：

i) 在欧洲共同体，95/93 号条例引入了一个关于分配机场起降时刻的制度，适用于特别拥挤的机场以及被划分为需加以协调的类别的机场。在适用该条例时，法国当局决定把巴黎的奥利机场、巴黎的戴高乐机场、里昂的萨托拉斯机场和尼斯的蓝色海岸机场划分为此种类别。这样，可以确保经营人在高峰时间所安排的航班不会超出机场的实际承受能力。

ii) 作为补充，法国当局还制定了措施，减少巴黎奥利机场和巴黎戴高乐机场的拥挤和噪声：

— 在奥利机场，为了减少在上午和傍晚高峰时间对于航班需求的压力，国家当局设定了所涉及航线的每个航班的最低运力（比如，每年超过 250 000 名旅客的航线，最低运力为 100 个座位）；在奥利机场和适用共同体航空运输规章的国家境内的任何机场之间每天超过 4 个往返班次的承运人都适用这一标准。奥利机场位于巴黎门户，处在稠密的都市区，为了减少该机场的活动对环境的影响，法国当局也决定，每年可以分配的起降时刻的上限为 250 000 个。然后按照上述共同体规章分配起降时刻；

— 在巴黎戴高乐机场，为了应对持续的交通增长，修建了额外的跑道，从而增加了容量，同时也采取了一整套措施以遏制噪声干扰，特别是在夜间。

4. 结论

4.1 在法国，航空运输自由化明显地对消费者产生了正面影响，但是由于航班数量的大量增加，国家及机场当局遇到容量不足和新的环境问题。他们制定了措施，以对自由化产生的这些现象预先加以解决或进行遏制。

4.2 根据这些经验，我们建议对航空运输自由化进程可能产生的某些影响尽可能预先进行评估和预测。

5. 会议的行动

5.1 请会议注意到自由化对机场基础设施和环境的某些可能的影响。

—完—