



国际民用
航空组织

国际民用航空组织（ICAO）秘书长雷蒙·邦雅曼先生
在国际民航组织/中国民用航空局低成本航空承运人研讨会上的开幕词

（2014年10月23日至24日，中国昆明）

1. 尊敬的来自中国民用航空局的各位同事、各位嘉宾、女士们、先生们。
2. 我很高兴今天在此和你们相聚，向国际民航组织/中国民用航空局第二次低成本航空承运人学术研讨会致开幕词。我谨代表国际民航组织今天在此欢迎各位。
3. 我想首先对我们的共同主办方中国民用航空局（CAAC）、我们的共同举办方中国民航管理干部学院（CAMIC），以及我们活动的赞助商为使本次活动成为现实的慷慨支持和援助表示衷心感谢。场地和服务令人印象深刻，无疑将有助于本次会议取得成功。
4. 我们在接下来两天里的目标是，如果可持续的航空运输环境要满足低成本航空承运人（LCCs）和传统航空公司的需求，对它有什么要求做出定义。
5. 协作是国际民航组织的每项任务，包括本次联合活动的一个重要方面，在这方面我有信心，鉴于出席活动的政府决策者、航空运输监管部门、行业和其他航空利益攸关方的广泛代表性，我们会在这里取得良好进展。
6. 我们在开始审视我们的具体挑战之前，重要的是大家都承认现代航空运输是全球贸易和连通性的重要推动者以及它们带给世界各地企业和社会的广泛利益。
7. 在全球范围内，我们的网络支持约 6000 万个就业机会，相关的经济活动超过两万亿美元，而在亚太地区，超过 2420 万个就业机会及多达 5000 亿美元以上的地区生产总值，直接源于你们的航空运输行业。
8. 我们也应该承认，作为本次研讨会主题的低成本航空承运人（LCCs），已经成为航空运输增长以及刚刚提到的积极经济影响的一个越来越重要的贡献者。它们在较低的基本工资、员工队伍入门程度和工作人员利用率更大灵活性方面占有明显的比较优势。
9. 这些有竞争力的特性，使低成本航空承运人能够提供低票价、没有多余的服务，从而使它们能够穿透成熟航空公司的市场。

10. 即使一些低成本航空承运人可能无法实现盈利和可持续发展的业务模式，航空公司资产的现成可用性和训练有素的人员继续吸引新进入者加入这个市场，它们都渴望在低成本运输市场实现新的做法。
11. 承认这个对创新的明确承诺，这也许并不奇怪，一些低成本航空承运人一直排名在最赚钱的航空公司之列。
12. 在美国，即许多人认为它是低成本航空承运人现象的发源地，创新的低成本航空承运人占 30% 以上的定期国内业务。在欧洲，低票价航空公司已经飞了几十年，这个数字接近 40%。
13. 虽然短途、没有多余服务的飞行来到亚太可能为时已晚，但这里的游客对其翘首以望。事实上，在短短十几年的时间，低成本航空承运人在东南亚航空运输市场的份额，已经从几乎一无所有大幅上涨到近 60%。
14. 这些成功共同地反映了旅客对负担得起的航空旅行不断增长的需求，以及航空业在过去 25 年来的大举扩张。这些趋势注定期望在可预见的未来将继续下去。
15. 但是这里也涉及到重大挑战，包括安全和安保问题、较高的市场准入门槛、有限的起降时刻资源和拥挤的空中航线。来自高速列车的竞争和潜在的市场产能过剩则是进一步关心的问题。
16. 国际民航组织一直致力于大力促进国际航空市场的拓展，并已制定政策指导促进自由化进程，包括航空运输协定范本（TASA）。
17. 根据 2013 年国际民航组织第六次世界范围航空运输会议（ATConf/6）得出并经同年早些时候国际民航组织大会第 38 届会议通过的提议，我们正在发挥领导作用为各国放宽市场准入和航空承运人所有权和控制权制定多边国际协议。
18. 这些新的监管框架，旨在为航空运输业，包括低成本航空承运人和网络航空公司创造一个更有利的经营环境。
19. 我们利用此次研讨会的契机，探索低成本航空承运人和传统航空公司同样的自由化问题，是非常重要的。这是摆在许多国家政府和航空公司面前的挑战，国际民航组织当然认识到自由化的过程是复杂的。必须充分考虑到所有利益攸关方的利益、不断变化的商业环境和基础设施的要求。
20. 基础设施必需显著改善以满足航空业的需要。有效利用空中航线和起降时刻资源，对运营商的盈利能力产生直接影响。新的市场进入者在实现提高航空器利用率方面面对一个陡峭的上坡，因为它们要与大型、历史悠久的航空公司争夺宝贵的起降时刻。
21. 这种情况是由于许多枢纽机场不能满足低成本航空承运人优先选择专用安检口、固定登机桥以及其他要求。

22. 政府拨款仍然是基础设施建设的主要来源，但是其他部门对公共财政不断增长的需求使航空很难确保得到足够的资源。诸如私有化和公私合营的解决方案，在很多情况下已然成功，尤其是当它们在国际民航组织关于机场和空中航行服务经济和管理的相关指导基础上加以规划。
23. 除了审查政府的政策、监管做法或航空公司的商业模式和战略之外，我们不能忽略的一个关键事情是我们最终用户的利益。这方面的一个重要因素是批准 1999 年《蒙特利尔公约》(MC-99)，它提供了一个现代化、公平和有效的责任制度。我很高兴地认识到，中国已经批准了 1999 年《蒙特利尔公约》，我会鼓励其他国家也尽快这样做。
24. 说到善待我们的东道国，我们也承认中国目前是世界第二大航空市场，并有望再进一步增长。中国政府和中国民用航空局已经采取缜密的步骤来促进航空运输行业的发展，并适应不断变化的环境，包括今年引入低成本航空承运人发展新的政策指引。
25. 我们期待与中国分享其在这方面和其他航空运输领域丰富的经验和成功之处，它们无疑将使你们整个地区和全球航空界受益。
26. 最后，女士们、先生们，我想借此机会提及国际民航组织独特的会议服务，即被称为“ICAN”的国际民航组织航空服务谈判活动，它通过使各国能够在—一个地点进行多次双边航空服务谈判促进自由化。
27. 2014 年国际民航组织航空服务谈判活动，将于 11 月 17 日至 21 日在亚太的印度尼西亚巴厘岛举行，我鼓励大家利用这些会议提供的具有成本效益的机会。
28. 最后，女士们，先生们，我在结束时请你们注意一个事实，即截至今年 12 月 7 日，国际民航组织已经一直为全球航空业服务逾 70 年。
29. 这些历史的大部分发生在世界其他大洲，但亚太肯定现在已经开始履行我们全球系统未来发展的重要作用，国际民航组织对你们的最新进展和承诺深受鼓舞。
30. 我们将继续期待着你们未来、可持续的航空运输发展。
31. 谢谢各位。

—————