



世界范围航空运输会议（ATCONF）

第六次会议

2013年3月18日至22日，蒙特利尔

议程项目 1： 对趋势和发展情况的全球概览

1.1： 业界和监管方面的发展情况

航空运输的可持续性和经济发展

（由秘书处提交）

执行摘要

本工作文件阐述了与航空运输可持续性概念相关的各个要素。该文件还界定和讨论了所有价值链利害攸关方面面临的妨碍民用航空可持续发展的主要障碍。

行动： 请会议：

- a) 审查本文件所载的信息和评估；
- b) 核准第 7 段所载的结论； 和
- c) 通过第 8 段所载的建议。

参考文件：

ATConf/6 次会议参考材料载于：www.icao.int/meetings/atconf6。

1. 引言

1.1 根据 1944 年签署的《芝加哥公约》序言（参见 Doc 7300 号文件）：

“因此，[.....]使国际航空运输业务建立在机会均等的基础上，健康地和经济地经营。”

1.2 自那时起，并虑及过去半个世纪以来航空运输的显著增长，各国、地区和国际组织以及业界都对保持航空运输的可持续发展表现出与日俱增的关注。

2. 界定可持续性

2.1 根据联合国界定的一项定义，“可持续性”系指既满足当代需求又不损害后代人满足其自身需求的能力的一种经济、社会和环境概念。

2.2 在 2012 年 4 月 18 日至 20 日在蒙特利尔举行的国际民航组织航空运输专题讨论会（IATS）上，国际民航组织提出一条关于航空运输可持续性的定义，旨在体现联合国可持续发展的定义，并且纳入航空运输利害攸关方提供的意见投入，同时保持《芝加哥公约》的精神。因此，侧重于民用航空的经济发展，可持续航空运输体系应该是可以负担的，应该以安全、可靠、公平和高效的方式运行，并且应该提供各种航空服务选择，同时为经济竞争和地区发展平衡提供支持。

3. 经济背景和展望

3.1 自 1995 年以来，世界国民生产总值（GDP）每年增长 2.8%，而世界航空客运量（用收入客公里表示）平均每年增长 5.0%。根据业界统计，4750 万名员工就职于航空和相关旅游业，850 万人直接在航空运输业工作。航空为世界经济带来了 5380 亿美元的收入，分别占世界国际运输量的 0.5% 和运输价值的 35%。

3.2 然而，尤其是在过去 15 年当中，民用航空的发展屡次受制于与航空直接或间接相关的危机，（参见附录 A）。1997 年的亚洲危机，2001 年 9 月 11 日对美国的恐怖主义袭击，2003 年非典的严重爆发，以及 2008 年—2009 年世界金融危机，都对航空运输体系的总体利润率产生了不利影响。尽管以往和今后预期都会面临着对航空运输发展的挑战，但是国际民航组织预测今后 20 年内将会有类似的持续业务量增长（参见附录 B）。到 2030 年，世界定期客运业务量预期将增长一倍以上，从 2012 年的 29 亿旅客人次增长到每年超过 60 亿旅客人次。

4. 可持续性的障碍

4.1 在国际民航组织航空运输专题讨论会上指出，航空运输可持续发展的主要障碍与其地理、监管和经济方面的不完整性相关。

4.2 专题讨论会对于航空运输价值链内的总体差异和不平等现象表示了关切，尤其针对航空承运人的利润率较低问题，同时也对机场表示了一些关切。此外，会议查明了迫切需要扩展和更好地利用现有的航空运输基础结构。某些地区在安排此类基础设施融资时遇到的困难也令人感到关切，同时还查明，航空运输的税收泛滥也是航空运输可持续发展的一项主要障碍。对航空承运人所有权和控制权的限制也被看作是一项局限，促使业界通过兼并和联盟进一步予以整合。此外，还注意到航空运输业界针对经济周期及其影响所面临的困难，这妨碍了业界实施有效的可持续性战略。最后，专题讨论会认为，监管框架之间缺乏协调一致也是航空运输可持续发展的一大障碍，航空运输规章的多种多样性也是一个主要的关切领域。

5. 航空运输体系融资方面的障碍

5.1 航空运输价值链的各个利害关系方之间的利润率差别妨碍了民用航空的可持续性。提高现有资本的使用效率和投资回报率对于吸引新的业界投资进程至关重要。

5.2 虽然大部分资本都投入航空承运人和机场运营人，但是在航空运输供应链内，航空器运营人得到的投资回报率属于最低的。

5.3 对航空公司来说，至少短期上而言其资产成本基本上是固定的。航空公司不能将其未使用的可用运力投入库存，以回应未预计的需求变化；因此在业务量需求下降阶段，收入很可能随之降低，而相关成本却无法相应削减。传统上而言，航空公司的成本分为运营成本和非运营成本，燃油是运营成本的一项主要内容。在 1994 年至 2009 年之间，燃油占运行总成本的比例从 11% 上升到超过 25%（参加附录 C）。

5.4 与燃油在总体运营开支中份额的加重密切相关，燃油成本的波动性也对航空器运营人带来越来越大的挑战，如附录 D 所示，在 1990 年至 2003 年之间，石油和燃油价格通常是在每桶 20 至 40 美元之间浮动，而在 2003 年至 2012 年之间，价格则在每桶 40 至 150 美元之间浮动（几乎是 1 比 4 的比例）。此种波动严重影响到运营利润率，对航空承运人带来巨大挑战。燃油成本是航空公司管理层控制甚微的一项内容，因为燃油价格与全球原油供需水平直接相关。虽然有一些财务工具，例如燃油对冲，可供航空承运人使用，协助维持更为稳定的成本，但是越来越少的航空器运营人能够生成获益于此类战略所需的现金流。

5.5 同理，能否得到更新型航空器也取决于是否能够获得融资。虽然也可以从租赁公司租赁航空器，但通常都是通过贷款或在负责出口融资的公共机构支持下，筹集资金来直接购买航空器。可以通过《移动设备国际利益公约》和《关于航空器设备特定问题的公约议定书》所提供的担保，为融资提供便利，这些文书是于 2001 年 11 月 16 日在南非开普敦签署的。公约成立了一个国际登记处，用于登记关于航空器或发动机的利益。开普敦公约通过提高透明度和可预见性，降低交易成本和减缓国际航空器融资方面的风险，促进越来越多地使用现代和节能航空器。

5.6 航空公司在筹集资本方面的困难使得其对最新型和最高效的航空器投资变得十分复杂，尤其是在全球航空运输体系融资范围内更是如此。值得指出的是，航空运输体系的融资形同一面各种问题错综交织的网，并非都在各国或利害关系方的掌控之中，一个典型的例子就是燃油价格。

5.7 获得充分融资是推动改善航空运输体系的一个重要要素，与采纳管理和监管的最佳做法紧密相关，并伴有提供效率奖励措施的框架。此外还需要考虑“人的因素”，包括人员的培训，以便实现有关地面和空中新设备的最大投资回报率。

5.8 经过业界多年的快速发展，某些地区现有的机场和空中航行基础设施的拥塞现象十分严重。因此，提供用以支持未来可持续发展的基础设施，就要求国际民航组织和航空界以史无前例的团队精神和创新力，坚持不懈地开展合作。

6. 航空运输的经济发展

6.1 国际民用航空不断演变的性质就要求国际民航组织将长期愿景与一定程度的灵活性结合起来，以便确保可持续的全球民用航空系统，同时适应影响到业界的各种挑战和要求。虑及过去 10 年来所学到的经验教训，以及全球经济形势的现实，国际民航组织的总体愿景和任务都明确侧重于可持续性，目的是通过制定旨在协助成员国的政策和指导材料，实现可持续的全球航空运输体系。正是通过这一愿景和使命，查明了有必要订立一个“航空运输的经济发展”这一单独的战略目标，专门用于促进发展一个健全的和经济上可生存的航空运输体系。

6.2 这一目标反映出需要国际民航组织发挥领导作用，协调航空运输框架。在这一领域所查明的关键活动当中，需要国际民航组织制定关于经济监管、基础设施管理和航空活动经济（包括税收和用户使用费）方面的政策和指导，创造有利的全球环境。这一目标也包含这样一种需求，即需要国际民航组织拟定一种协调一致的航空运输政策框架，便利航空基础设施获得资金，推动航空运输体系的融资，并促进经济监管和监督。应该通过国际合作和对地区活动的协调来实现这一目标。为了达成协调一致，需要对国际航空运输的监管和业界发展情况进行监测，并且与业界利害攸关方建立信息共享机制，以便促进收集和散发数据。这将有助于提高透明度，便于对航空运输的发展情况进行准确的量化分析和质的分析，造福于各国和业界，并支持切实援助各国实施国际民航组织关于航空运输的政策和指导。

7. 结论

7.1 综上所述，可以得出以下结论：

- a) 航空运输价值链内的利润率差别，监管框架的不完整性；有关航空运输体系融资的挑战和基础设施能力的限制都是航空运输可持续发展的障碍，必须予以消除，以便应对预期的世界航空运输量的成长，同时促进航空运输体系的可持续发展；和
- b) 燃油成本在很大程度上依赖于市场力量，不大可能进行监管方面的干预。然而，航空运输发展的监管框架必须能够推动有关战略，减轻燃油价格波动对经济的不利影响。

8. 建议

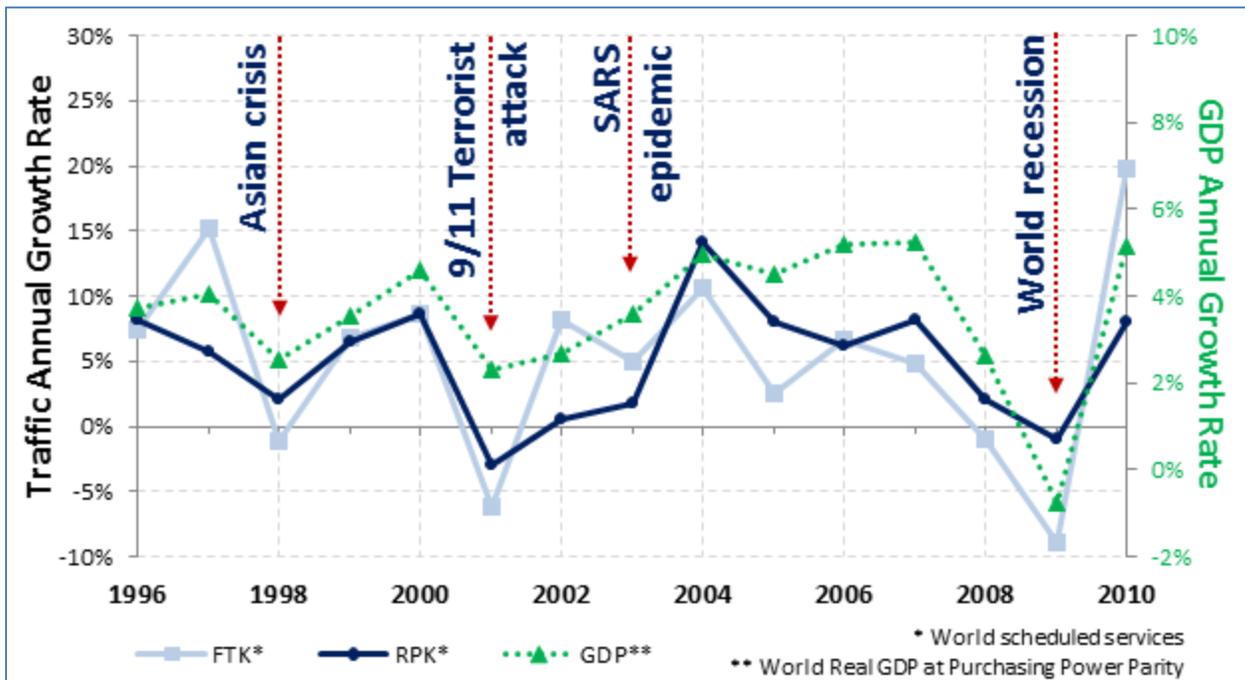
8.1 提出以下建议，供会议审议：

- a) 国际民航组织应该是为所有有关各方启动全球解决办法的唯一论坛，以便发展可持续的航空运输体系；和
- b) 国际民航组织应该继续与国际和地区组织及其业界开展合作，以便监控妨碍实现可持续航空运输体系的障碍，并合作界定关键战略，通过鼓励“全球层面思考，当地层面行动”的做法，来克服这些障碍。

—————

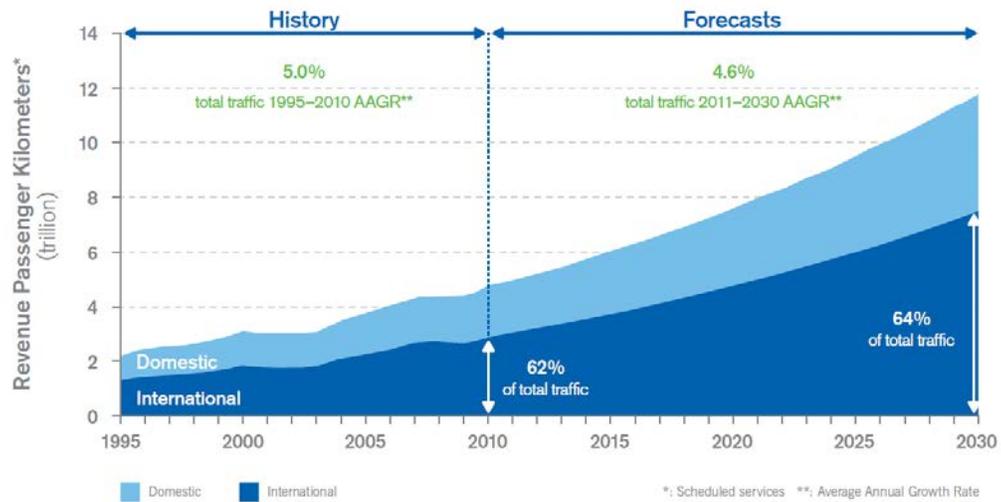
APPENDIX A

World air traffic vs. economic growth



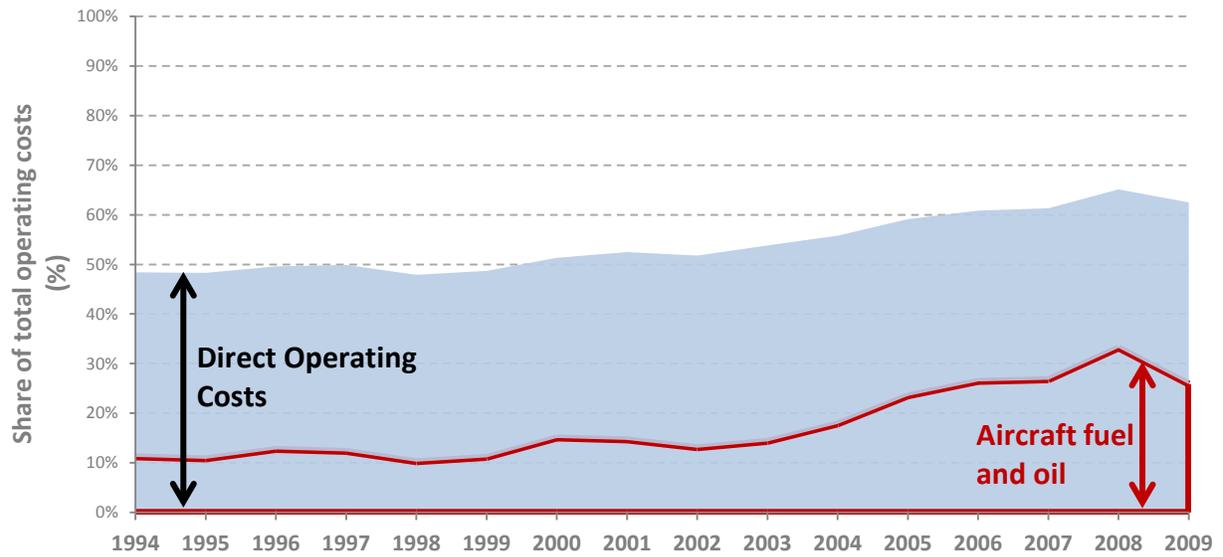
APPENDIX B

World scheduled passenger traffic: history and forecasts



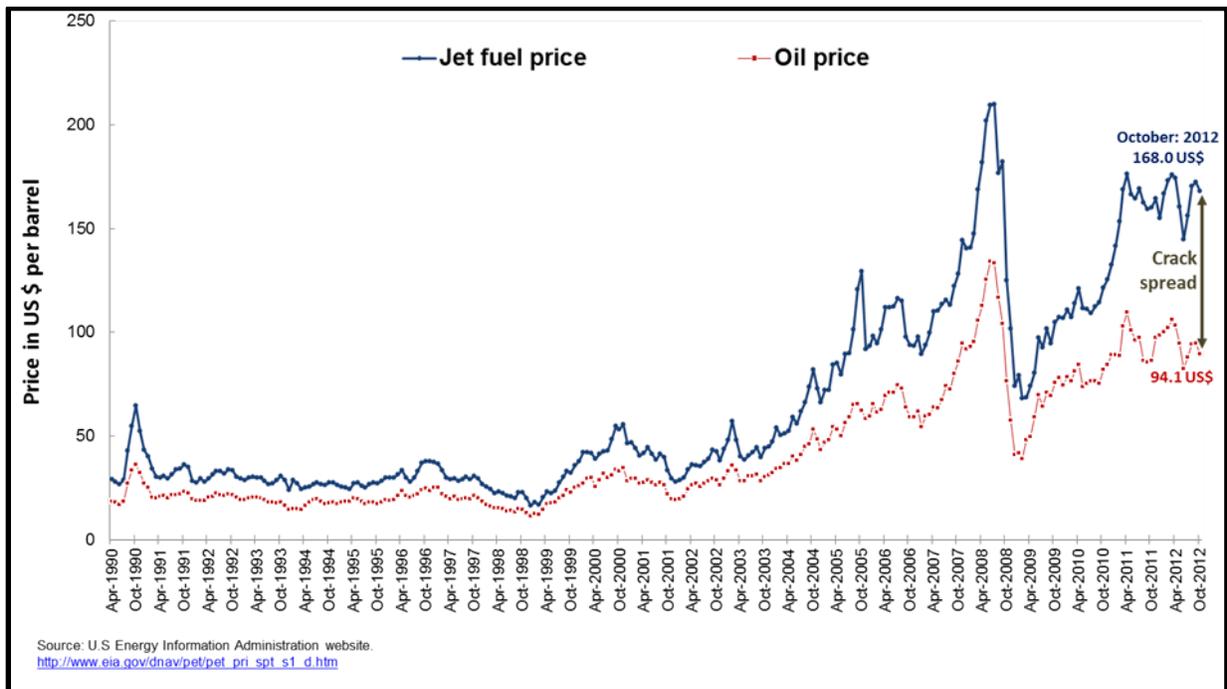
APPENDIX C

Fuel and direct operating costs share of the total operating costs



APPENDIX D

Oil and fuel price instability (1990-2012)



Source: U.S. Energy Information Administration website.

— END —