



新闻稿

国际航协呼吁增强地面保障系统

2022年12月6日，日内瓦——国际航空运输协会（IATA，简称“国际航协”）呼吁向增强型地面保障设备（增强型 GSE）过渡，提高安全性并控制地面保障设备造成的地面损坏成本。增强型 GSE 使用防撞和点动技术，改进车辆控制，提高对接精度，可将人员受伤和损坏飞机的风险降至最低。

最新国际航协地面损坏报告：提升地面保障设备的案例

国际航协最新发布的一份研究报告详细阐述了向增强型地面保障服务过渡的呼吁，[国际航协研究](#)预计，除非采取预防措施，否则到2035年，地面损坏的年成本可能会翻倍，接近100亿美元。地面损坏预测的成本基于直接成本（包括人工和材料成本、临时租赁成本、后勤费用和管理成本）和间接成本（收入损失、机组人员和旅客重新定位成本、延迟服务补偿成本等）。研究发现：

- 飞机静止后发生的大多数地面损坏是由机动 GSE 撞击飞机机身造成的
- 宽体飞机的地面损坏率是窄体飞机的 10 倍，但支线飞机、涡轮螺旋桨飞机和窄体飞机更容易造成严重的地面损坏
- 带式装载机、货物装载机、旅客楼梯和旅客登机桥（PBB），造成总事故的 40%（来源：国际航协地面损坏事故数据库）
- 将全球 75% 的带式装载机、货物装载机、旅客楼梯和旅客登机桥转换为增强型 GSE，将使当前预计的每转地面损坏成本降低 42%（国际航协预计）

国际航协运营、安全和安保部门高级副总裁尼克·卡伦先生（Nick Careen）表示：“使用防撞技术向增强型 GSE 过渡是一件轻而易举的事。已有技术证明可以提高安全性。随着整个行业地面损坏成本不断增加，已有明确的商业案例支持尽早过渡的益处。当前的挑战是制定一个路线图，以便所有利益相关方都能在过渡计划上保持一致。”

环保可持续性

除了降低地面损坏成本外，由于大多数新设备都是电动的，向增强型 GSE 的过渡亦将支持行业在 2050 年实现净零碳排放的承诺。

“大多数增强型 GSE 由电力驱动，因此更环保、更节能。虽然航空脱碳工作的主要重点是如何为飞机提供动力，但地面亦不容忽视。向增强型 GSE 的过渡将有助于行业安全和可持续发展的首要任务。”卡伦先生说。

过渡和 ISAGO

国际航协将与行业合作伙伴携手实施战略、目标和计划，推动采用增强型 GSE。[国际航协机场处理手册](#)（AHM）已经建议将 GSE 防撞系统（增强型 GSE）的设计和使用作为最佳实践，许多航空公司和地勤人员最先获益。

全球标准始终在航空安全承诺中发挥着作用。[国际航协地面运营安全审计](#)（ISAGO）已再度引发航空公司关注，55 家航空公司在 2022 年签署了 ISAGO 报告审计数据共享计划，随着技术的发展不断更新，即将引入增强型 GSE 并集成运营。

过渡期其他建议包括：

- GSE 所有者应制定业务计划，将其车队过渡到增强型 GSE
- 地勤服务提供商（GHSP）应准备好将增强型 GSE 集成到其车队中（培训和流程）。
- 航空公司应与 GHSP 合作，在飞机处理过程中使用增强型 GSE，并实施激励措施，以提高增强型 GSE 在 GHSP 舰队中的使用率。
- 飞机制造商和 GSE 继续合作，以确保 GSE 能够在飞机周围安全高效地运行



- 各国应考虑鼓励使用增强型 GSE 的政策和战略

- IATA -

编者注释:

- 国际航协在世界各地共拥有 300 家成员航空公司，其定期国际航班客运量占全球的 83%。
- [飞向净零碳排放](#)