



新闻稿

最大限度的实现航空业的经济和社会效益

— 国际航协提议与政府展开新的合作 —

2012年6月11日（北京）——国际航空运输协会（IATA，以下简称“国际航协”）呼吁各国政府加强与航空业的合作，最大限度地实现航空业的经济和社会效益。

在第68届国际航协年会暨世界航空运输峰会开幕式上，国际航协理事长兼首席执行官汤彦麟先生（Tony Tyler）在介绍航空业现状时指出：“航空业的增长保障来自与政府的持续合作，合作使得飞行更加安全、可靠和可持续。现在，我们需要不会扼制增长的税收体系、能够促进增长的监管机制以及能够有效适应经济增长需求的基础设施。这样做可以实现全球交通带来的巨大经济效益——就业和增长。”

航空业是经济增长、就业和繁荣的主要推动力：

- 2011年，航空业安全运送了约28亿人次的旅客和4,800万吨货物。航空运输的货物价值约53,000亿美元，相当于国际货物贸易总值的35%。《牛津经济学》最近的一份研究证明，航空业对全球经济做出了贡献，维系着5,700万个工作岗位和大约22,000亿美元的经济活动；
- 根据《牛津经济学》的预测，2030年之前，航空业将以每年5%的速度增长。届时，航空客运量将达到59亿人次，航空货运将实现三倍的增长，接近1.5亿吨。航空业彼时将维系着8,200万个工作岗位，对全球GDP的贡献达到69,000亿美元；
- 如果增幅下跌一个百分点，航空业所支撑的工作岗位就会跌至6,800万，对GDP的贡献也会降至57,000亿美元。

汤彦麟先生指出：“但航空业的好处并没有保障。2030年之前，预计航空业每年的增幅大约为5%。如果增长下降一个百分点，全球经济将会损失1万多亿美元和1,400万个工作岗位。若是不通过航空业将全球各地的业务机会连接起来，现代经济将无法实现增长、繁荣并创造就业机会。政府应该释放航空业促进就业和经济增长的力量。航空公司应该是成功的企业——实现收入大于成本，为股东创造回报，进而提升经济效益。”

汤彦麟先生还就税收、监管和基础设施提出以下看法：

税收：“对航空业过度征税不合理。税收抑制增长，还会冲击到就业和更广泛的经济领域。坦率地说，加重交通成本会减少就业和拖累经济增长。英国政府应该承认这一点，它最近将航空旅客税上调至26亿英镑，就威胁到至北爱尔兰的直飞航班。在投资和就业受到影响的情况下，政府下调了北爱尔兰的国际航空

旅客税。遗憾的是，英国政府没有全部废除这一破坏就业的税收，而是在英国其它地方继续推行。”汤彦麟先生表示。

汤彦麟先生强调低税体制的积极作用时说：“香港、新加坡和阿联酋等围绕交通业发展经济，实现了良性循环，成为航空公司的重要市场。商业的繁荣需要倚赖交通。政府可以从就业增加和税基增强中得到收益。政府可以将航空业看作是一种收入来源，但不应该是摇钱树。航空业是一台马力强劲的发动机，妥善运用能够造福整个经济。”

监管：“合理的监管是好的，有助于提高安全性或竞争力。但是，即便是最善意的监管新政也常常会产生意想不到的破坏性后果。”汤彦麟先生指出，美国和欧洲制定的惩罚性旅客权利立法就是不明智监管的例子。

- 2010 年，冰岛火山爆发时，欧盟第 261 号规定强迫航空公司对政府匆忙决定（实际上没有必要）关闭欧洲空域对旅客提供赔偿；
- 美国对长时间停机坪延误也施以重罚。为避免受罚，航班取消增加。

汤彦麟先生表示：“让航空公司为政府的错误买单，或者鼓励航空公司取消航班，这就是大西洋两岸未经慎重考虑就推出的惩罚性乘客权利立法所带来的意想不到的后果。航空公司不想延误。而罚款并没有解决根本的原因。只有政府做好自己的本职工作，选择和竞争的市场力量将会帮助旅客，也是提升服务水平的最佳途径。”

汤彦麟先生指出：“政府在监管的时候，必须与业界协商，评估成本和收益，将重点放在释放航空业促进就业和增长的潜力上。”

汤彦麟先生还鼓励加强对基础设施提供商的经济监管。最近，南非监管部门允许机场收费上涨 161%，导航费用上涨 70%。印度监管当局也允许德里机场收费上涨 346%。他说：“这两个国家的监管部门都遵循了既定的方针政策，却未能维护公众利益。我们必须与政府合作，建立一种机制，满足就业和经济增长的需要，将交通费用控制在合理的水平。”

基础设施：“当政府关注就业和增长的时候，满足日益增长的交通需求不言而喻。一个行业必须有增长的空间，方能释放其推动经济效益的力量。”汤彦麟先生表示。

汤彦麟先生还提到了欧洲各国政府未能实现欧洲单一天空计划：“到 2020 年，欧洲单一天空（SES）计划成本减半，运力增加 70%，这对欧洲经济来说是很重要的目标。但是，欧洲各国在第一道跨栏处就落马了。欧盟委员会建议第一阶段先试行每年 4.5%的效率目标，欧洲各国将之降为 3.5%。运行审查委员会最新发布的评估报告让人倍感沮丧。大多数国家连自己同意的最低目标都没有实现。结果，2014 年，航空公司的成本将增加 1.89 亿欧元。”

汤彦麟先生指出：“欧洲单一天空计划得到了欧盟委员会、欧洲议会和欧盟委员会副主席西姆·卡拉斯的大力支持，还有航空业对自上而下变革的全力支持。”

汤彦麟先生还强调，政府需要通过增加机场运力来满足交通需求。他说：“只需几公里的跑道和一座有着高效基础设施的航站楼，本地经济就可以与全球市场连通。有些国家的政府明白这一点，正从优先投资机场建设中获益。但是，有更多的国家没有充分利用航空业的经济潜力。英国没有扩大希思罗机场的跑道。

德国禁止法兰克福机场开通夜间航班。澳大利亚需要制定一个长期规划来满足悉尼机场的运能需求。印度没有决定为其金融中心孟买新建一个机场。这样的例子不胜枚举。”

国际航协年会暨世界航空运输峰会正在中国北京召开，750 多位行业领袖和观察员与会。

###

媒体垂询：

奥博佳传播

俞冬云 / 李晶晶 / 梅家庆

电话：8610 6568 2243 转 8009

电邮：yuc@abjcom.com / lid@abjcom.com / andrew.m@abjcom.com

编者注释：

- 国际航协在世界各地共拥有 240 多家航空公司会员，其定期国际航班客运量占全球的 84%。