

中东欧国家周报

【立陶宛社会周报】

飞往立陶宛的航班改变路线以避免飞越白俄罗斯领空

Linus Eriksonas

(2021年5月)

Kiadó: Kína-KKE Intézet Nonprofit Kft.

Szerkesztésért felelős személy: Chen Xin

Kiadásért felelős személy: Feng Zhongping



【立陶宛】飞往立陶宛的航班改变路线以避免飞越 白俄罗斯领空

（2021年5月23日国际上发生了一起严重违反国际民航规则的事件。本文作者 Linas Eriksonas 的英文版写于2021年5月，因翻译和校对原因，中文版延至今日发布。——编者注）

5月23日，发生的一起严重违反国际民航规则的事件——立陶宛的邻国白俄罗斯当局滥用空中航行程序，使得立陶宛境内及周边地区的航空旅行网络发生了意外变化。当天，瑞安航空（Ryanair）FR4978航班（从希腊雅典飞往维尔纽斯——译者注）在经白俄罗斯领空前往其目的地立陶宛维尔纽斯的途中，被白俄罗斯的一架战斗机强行改道，迫降在明斯克。这架客机在明斯克机场停留了7个小时后获得了前往原目的地的许可。这次行动的唯一目的是在明斯克强行停留期间，拘留和监禁机上的两名乘客——政治活动家罗曼·普罗塔塞维奇（Raman Protasevich）和其女友索菲亚·萨佩加（Sofia Sapega）。据悉，普罗塔塞维奇为暂住在立陶宛的波兰籍政治庇护寻求者，而萨佩加持有俄罗斯护照，是欧洲人文大学（European

Humanities University) 的学生，该校是一所在立陶宛首都维尔纽斯流亡的白俄罗斯高校。

该事件引起了一些反响。其中最主要的是根据欧盟委员会第 2017/37 号条例 (EU Commission Regulation 2017/37)，欧盟航空导航服务提供商 (EU Air Navigation Service Providers) 在国家当局的监督下，宣布了禁止使用白俄罗斯领空的禁令。在国际民用航空组织 (International Civil Aviation Organization, ICAO) 理事会对这一事件进行调查 (于 5 月 27 日启动) 后作出决定之前，航空公司需根据所采取的措施改变其航班路线以避免飞越白俄罗斯领空。就目前而言，这致使欧盟的航空公司在白俄罗斯上空设立了禁飞区，大大改变了欧盟东部边境的区域航空旅行网络。

本文将简要介绍在欧盟和国际民航当局为暂时限制欧盟成员国进入白俄罗斯领空所采取的措施。此外还分析了这些变化对立陶宛民用航空部门的潜在影响。

这一事件在欧洲的民用航空史上没有先例。在冷战后的欧洲，首次有一架商业航班的飞机被飞越领空的国家以虚假的借口绕道，以扣留乘客。欧洲航空安全局 (EASA) 对此在一份安全指令 (Safety Directive) 中表示，"这一

行动的情况使人严重怀疑白俄罗斯对国际民用航空规则的尊重，并体现出白俄罗斯当局滥用空中航程序"。

5月25日，立陶宛交通部（Ministry of Transportation）向国际民用航空组织发出求助，认为白俄罗斯领空并不安全。同日，欧盟航空安全局发布了一份安全信息公告，建议主要营业地在欧洲航空安全局成员国内部的飞机运营商避免在明斯克机场运营。6月2日，欧洲航空安全局向所有拥有欧洲航空安全局成员国负责认证和监督空中导航服务提供商国家的主管部门的发布了相应安全指令来强制执行这一建议。同时，立陶宛和其他欧盟成员国禁止白俄罗斯国家航空公司（Belavia）进入其领空，作为对其无视欧盟成员国根据《芝加哥公约》（Chicago Convention）对其民用航空服务提供商的主权的惩罚。欧洲航空安全局还建议直至另行通知前，所有飞往或来自欧洲航空安全局成员国的第三国运营商避开白俄罗斯领空。

尽管由于明斯克当局对白俄罗斯公民的旅行实施强制限制，进入白俄罗斯客户群的前景最近已大为减弱，但分析人士很快指出，所采取的措施将严重影响白俄罗斯的民航业，并且可能会令立陶宛的民航部门在接触白俄罗斯的过境旅客方面面临困难。

立陶宛民航业的增长得益于来自邻国白俄罗斯的国际旅客人数的增加。由于白俄罗斯与欧盟成员国机场的直飞数量有限，而在维尔纽斯有如瑞安航空、维兹航空（Wizzair）等低成本航空公司提供服务，近十年来，维尔纽斯国际机场为来自白俄罗斯的商务和休闲旅客提供了进入欧盟机场的通道。

在立陶宛实行国家航空公司私有化之后的最初十年里，航空旅行一直在减少，而曾经试图创建一个替代已停业的国家航空公司的尝试也遭到失败。十年前，在维尔纽斯市拥有一家立陶宛本国的廉价航空公司，立陶宛开始实施雄心勃勃的计划，想要在未来成为一个区域性的民航枢纽。首先，立陶宛将分别位于维尔纽斯（Vilnius，立陶宛首都——译者注）、考纳斯（Kaunas，立陶宛第二大城市——译者注）和帕兰加（Palanga，立陶宛沿海港口城市——译者注）的三个国际机场合并到国有立陶宛机场集团（Lithuanian Airports）中。其次，它向廉价航空公司开放机场，将立陶宛与它们遍布欧洲的广阔机场网络连接起来。第三，立陶宛增加了其机场对来自邻国，首先是白俄罗斯的乘客的可达性。

2013年以来，白俄罗斯航空公司每周有8次从明斯克转机的航班飞往立陶宛。2016年，从白俄罗斯到维尔纽斯和考纳斯的机场的定期航班增加到每天四次。由此，维尔

纽斯国际机场成为白俄罗斯公民往返欧盟的一个重要入口。五年前，维尔纽斯机场最初预计将每年接待大约 400 万名乘客，但很快就超出了预期。2019 年，维尔纽斯国际机场创下纪录，为超过 500 万名乘客提供了服务，而考纳斯和帕兰加的另外两个机场则接待了 120 万名乘客。

在此，我们使用“陆域可达范围”（catchment area）这一概念理解来自白俄罗斯的旅客对维尔纽斯作为区域民航枢纽发展的重要性。“陆域可达范围”指一个机场在合理的预期下期望吸引商业航空服务乘客的地理区域。到竞争机场（在此特指明斯克机场）的距离、机票价格、目的地（由于廉价航空公司的存在）、从特定机场出发的航线上的航班容量（特别是关于包机航班）、航班频率和附近机场是否存在廉价航空公司等因素决定了这一概念。“陆域可达范围”内的航空服务需求直接受到使用航空旅行的人员数量的影响，取决于当地的收入水平和经济活动状况。

根据新冠疫情爆发前的客流情况，我们可以估计维尔纽斯国际机场的“陆域可达范围”内几乎有一半包括明斯克地区——该地区居住着近 300 万人口。民航发展的初步计划估计，每年立陶宛至少可以从白俄罗斯获得 50 万人次的潜在乘客。2019 年，不包括过境旅客在内，在立陶宛至少停留一晚的白俄罗斯游客数量超过 50 万。

同时，维尔纽斯面临着来自明斯克越来越多的竞争。白俄罗斯航空公司过去几年中，试图通过开设和运营更多的直达航线，并为往来俄罗斯和乌克兰的过境旅客提供航班，从而扩大其在欧盟内部的影响力。从2015年到2019年，该公司的规模几乎翻了一番，并计划增加25条从明斯克到欧盟、英国和乌克兰的航线。白俄罗斯航空公司的增长原因得益于俄罗斯和乌克兰之间的冲突，其在这两个陷入无休止冲突的国家之间提供了一条纽带。白俄罗斯国家航空公司运营欧盟直达航线的能力一直在不断增长，2015-2019年期间，在欧盟部分增长了55%，并在2019年客运量突破了100万大关。

5月23日的事件使白俄罗斯航空公司处于不稳定的状态。事实上，这一事件使白俄罗斯航空公司失去了其作为区域枢纽所发挥的作用。从长远来看，这一事件可能对立陶宛为白俄罗斯旅客服务的机场构成竞争。根据航空连通性指数，立陶宛和白俄罗斯的民航部门在过去十年中在扩大航空旅行连通性方面取得了重大进展。2019年，立陶宛在全球航空旅行连通性居民人数加权排名中位列第68位（在2009年仅排名第91位）。相比之下，在2019年，白俄罗斯排名为第115位（2009年全球排名第132位）。然而，由于白俄罗斯有飞往非欧盟机场的长途航班，其最近在国际航空连通性的整体评估中一直在追赶立陶宛：白俄

罗斯在 2019 年国际航空连通性指数（International Air Connectivity Index）中排名第 100 位，而立陶宛仅略高于此——位于第 89 位。

欧盟的航空公司暂停在白俄罗斯领空的民用航空活动，以及明斯克当局收紧白俄罗斯公民的国际旅行的规定，在实际上缩小了维尔纽斯国际机场的服务范围。因此，为了在假日期间重新获得部分新冠疫情爆发前的客流，并预计由于接种疫苗，跨境旅行的条件将会放松，维尔纽斯国际机场在 5 月底宣布重新开放 50 个目的地。

交通部已经着手准备立陶宛民航部门制定 2030 年之前的新战略。根据代表发布的意见，有必要利用立陶宛民航的现有能力，通过寻找新的方法，为每位乘客和飞行里程创造更多的附加值。负责新战略的副部长表示，“就其潜力而言，立陶宛航空业对国家 GDP 的贡献还不够”。与其他地区的机场竞争更多的过境旅客，无法创造更多的价值。立陶宛的民用航空领域缺乏能够承担往来欧洲机场和东部边境国家之间过境乘客流量的长途航空运营商。因此，为常旅客开发一个更密集的欧盟内部航班网络是最优选择。

（作者：Linas Eriksonas；翻译：陈朔；校对：戚强飞；
签发：陈新）