



35-Я СЕССИЯ АССАМБЛЕИ

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

Пункт 30 повестки дня. Другие проблемы воздушного транспорта

ДОКЛАД СОВЕТА, КАСАЮЩИЙСЯ ОЦЕНКИ ЭКОНОМИЧЕСКОГО ВКЛАДА ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

АННОТАЦИЯ

Настоящий документ содержит доклад о деятельности ИКАО, касающейся оценки экономического вклада гражданской авиации, и освещает будущую работу в данной области.

В 1998 году суммарный экономический вклад воздушного транспорта в мировую экономику, включая непосредственную экономическую деятельность и мультипликационные эффекты, составил 1360 млрд. долл. США произведенной продукции и 27,7 млн. рабочих мест. Это означает, что примерно 4,5% мирового продукта (в показателях реального валового внутреннего продукта) может быть отнесено на счет воздушного транспорта и его мультипликационных эффектов.

В условиях дефицита средств на развитие авиационной инфраструктуры повышение информированности об экономическом вкладе гражданской авиации приобретает все более важное значение. ИКАО разработала инструктивный материал по методологиям оценки, который государства могут использовать, чтобы продемонстрировать обширное экономическое воздействие гражданской авиации.

Действия Ассамблеи приведены в пункте 6.

СПРАВОЧНЫЙ МАТЕРИАЛ

Дос 9727, А32–ЕС, Доклад Экономической комиссии 32-й сессии Ассамблеи
Циркуляр 292 "Экономический вклад гражданской авиации"
(предварительный вариант)

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Оценка ИКАО экономического вклада гражданской авиации вытекает из новых задач, поставленных Ассамблеей применительно к деятельности в области прогнозирования и экономического планирования. Выполнение этих задач преследовало две цели, а именно оценку вклада гражданской авиации в мировую экономику и разработку инструктивного материала по методологии оценки. Результаты планируются опубликовать в циркуляре 292 "*Экономический вклад гражданской авиации*", предварительный вариант которого намечается выпустить к Ассамблее. Циркуляр включает том I "*Глобальная перспектива*", и том II "*Методологии оценки*".

1.2 Оценка экономического вклада гражданской авиации дает представление о том влиянии, которое воздушный транспорт, авиационно-космические и другие соответствующие отрасли экономики оказывают на выпуск продукции и формирование занятости в рамках конкретной экономической системы. Разработанный ИКАО методологический инструктивный материал может использоваться государствами в качестве основы оценки вклада гражданской авиации в региональную/местную или национальную экономику. В частности, в условиях дефицита средств на развитие авиационной инфраструктуры повышение информированности об экономическом вкладе гражданской авиации приобретает все большую важность для специалистов, ответственных за планирование и принятие решений, касающихся политики и финансирования в области авиации.

1.3 В настоящем документе кратко освещается вклад гражданской авиации в глобальную экономику, описывается новый инструктивный материал по методологии оценки экономического вклада аэропорта в местную/региональную экономику и гражданской авиации в национальную экономику, а также освещается будущая работа в данной области.

2. ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ В ГЛОБАЛЬНОЙ ЭКОНОМИКЕ

2.1 В 1997 году была подготовлена и представлена на проведенной в Рио-де-Жанейро Всемирной конференции по внедрению систем CNS/ATM предварительная оценка глобального экономического влияния гражданской авиации. Основываясь на этой предварительной оценке, было проведено детальное исследование глобального вклада гражданской авиации, выражаемого через стоимость выходной продукции и соответствующих показателей занятости. Краткие результаты были впервые опубликованы в брошюре "*Вклад гражданской авиации в экономику. Содействие экономическому процветанию*" ИКАО, выпущенной в связи с проведением Конференции по авиационной безопасности на уровне министров (Монреаль, февраль 2002 года). Подробные результаты будут изложены в томе I циркуляра 292. Некоторые основные выводы кратко рассмотрены ниже.

2.2 Для обеспечения воздушных пассажирских и грузовых перевозок авиакомпании и другие эксплуатанты покупают широкий ассортимент продукции (товаров и услуг) главным образом у аэропортов, поставщиков аэронавигационного обслуживания, правительственных учреждений, государственных корпораций, а также авиационно-космической и других отраслей промышленности.

2.3 По оценкам ИКАО, в 1998 году непосредственный вклад гражданской авиации в мировую экономику составил в упомянутом выше выражении 370 млрд. долл. США и 6 млн.

рабочих мест. Эти рабочие места включают 2,3 млн. сотрудников коммерческих авиакомпаний и их филиалов, 1,9 млн. работников, нанятых на местной основе в аэропортах (исключая персонал авиакомпаний), и 1,8 млн. работников, занятых в авиационно-космической и других отраслях промышленности.

2.4 Такая непосредственная экономическая деятельность оказывает "мультипликационные эффекты" на отрасли экономики, выпускающие либо специфически авиационную и другую продукцию, либо потребительские товары. Детальное пояснение практической сути мультипликационных эффектов приведено в пп. 3.2.1 и 3.2.2 ниже. Попросту говоря, каждые 100 долл. США произведенной продукции воздушного транспорта и каждые 100 рабочих мест, созданных воздушным транспортом, вызывают соответственно дополнительный спрос в размере 325 долл. США на продукцию других отраслей и соответственно создание 610 рабочих мест в этих отраслях. В 1998 году суммарный экономический вклад воздушного транспорта в мировую экономику, включая непосредственную экономическую деятельность и мультипликационные эффекты, составлял 1360 млрд. долл. США произведенной продукции и 27,7 млн. рабочих мест.

2.5 Совокупные показатели производимой продукции дают основание считать, что примерно 4,5% мирового продукта (в показателях реального валового внутреннего продукта) может быть отнесено на счет воздушного транспорта и его мультипликационных эффектов.

2.6 Поскольку результаты этой оценки относятся к 1998 году, был рассмотрен вопрос о повторении данной работы для получения соответствующих результатов в отношении какого-либо более позднего года. Однако ввиду масштаба этой задачи и с учетом имеющихся в настоящее время ресурсов Секретариат решил, что делать это нецелесообразно. К тому же выводы для оцененного года, касающиеся прямого вклада и мультипликационных эффектов, в основном сохраняют свою актуальность для последующего периода, особенно ввиду резкого снижения спроса на воздушные перевозки в 2001 году, за которым последовали два года застоя. Последствия этих прошедших лет для деятельности гражданской авиации в целом свидетельствуют о ее важности для местных/региональных и национальных экономик, в рамках которых она осуществляется.

2.7 В дополнение к своему совокупному влиянию, связанному с объемом производимой продукции и обеспечением занятости, гражданская авиация оказывает также более широкий эффект на общее экономическое развитие, обусловленный неподдающимися количественной оценке преимуществами, предоставляемыми в одинаковой мере коммерческим и индивидуальным пользователям воздушного транспорта. Воздушный транспорт выступает в качестве стимулятора развития рынков и торговли товарами и услугами. В 2002 году выполняющие регулярные перевозки авиакомпании мира перевезли более 1,6 млрд. пассажиров и 30 млн. тонн грузов. В том же году по воздуху было перевезено около 45% от примерно 714 млн. международных туристов и около 40% произведенной в мире экспортной продукции по ее стоимости.

3. ИНСТРУКТИВНЫЙ МАТЕРИАЛ ПО МЕТОДОЛОГИЯМ ОЦЕНКИ

3.1 Вторая цель этой работы заключалась в разработке инструктивного материала, касающегося базовой методологии и возможных подходов к оценке формирования спроса

эффектов экономической деятельности, связанной с гражданской авиацией. Этот инструктивный материал будет содержаться в томе II циркуляра 292.

3.2 Экономический вклад аэропорта в местную/региональную экономику

3.2.1 В первой части инструктивного материала описывается методика оценки экономического влияния аэропорта на местную/региональную экономику. Оценка экономического влияния определяет мультипликационные эффекты прямого спроса во всех отраслях, выпускающих либо специфически авиационную и другую продукцию, либо потребительские товары, на основе применения анализа межотраслевых связей. Анализ межотраслевых связей представляет собой метод, который позволяет последовательно проследить по ходу производственного процесса в рамках всей экономики формируемые аэропортом многоуровневые эффекты спроса. Он основывается на подведении межотраслевых балансов в пределах системы национальных счетов, которые отражают в показателях расходов, связанных со спросом и предложением, операции между отраслями на годовой основе. Инструктивный материал описывает предусматриваемые методикой действия, которые должны последовательно осуществляться на каждом этапе оценки при анализе экономического влияния, используя либо базовый, либо расширенный подход к оценке. Методические описания завершаются практическими целевыми исследованиями, которые демонстрируют различные возможные подходы.

3.2.2 В случае базового подхода к оценке влияния деятельности гражданской авиации в показателях производимой продукции и обеспечиваемой занятости рассматривается на годовой основе с точки зрения трех эффектов: а) **прямой спрос** – обслуживание пользователей воздушного транспорта (см. п. 2.2), б) **косвенный спрос** – через операции с многочисленными непосредственно авиационными и другими поставщиками и с) **производный эффект** – формирование прямых и косвенных доходов, которые затем тратятся главным образом в отраслях, производящих потребительские товары. Расширенный подход вносит в анализ дополнительный **каталитический** спрос на товары и услуги, т. е. внеаэропортовые расходы пользователей воздушного транспорта (пассажиры и экспедиторов грузов).

3.2.3 Формируемая аэропортом занятость может иметь важное значение для рассматриваемой местной/региональной экономики или, в случае небольших стран, даже для национальной экономики (например, островные или не имеющие выхода к морю страны). Тщательно проведенное исследование экономического влияния может показать конкретный вклад, который вносит аэропорт в конкретную экономику. Такой вклад может играть определяющую роль при получении финансовых средств или согласовании более выгодных условий предоставления займов, в частности, из государственных или иностранных источников (например, правительственные гарантии, банки и фонды развития), которые могут быть привлечены широким спектром экономических эффектов планируемого проекта создания авиационной инфраструктуры или развития применения существующего средства.

3.3 Экономический вклад гражданской авиации в национальную экономику

3.3.1 Во второй части инструктивного материала описывается методика исследования вклада гражданской авиации в национальную экономику на основе расширенной оценки влияния. На национальном уровне стимулирующее экономическое влияние гражданской авиации,

закрывающееся в формировании рабочих мест и содействии экономическому развитию, является очевидным в том случае, когда авиакомпании, аэропорты, поставщики аэронавигационного обслуживания и авиационно-космические отрасли промышленности и их соответствующие филиалы обеспечивают удовлетворение возрастающего прямого спроса на авиатранспортные услуги, осуществляя наращивание объемов операций и увеличение парков воздушных судов, заказывая больше товаров и услуг у соответствующих поставщиков и нанимая большее количество служащих, повышая, таким образом, объемы их выходной продукции. Эта непосредственная экономическая деятельность оказывает мультипликационные эффекты на другие отрасли всей экономики. Сфера распространения этих мультипликационных эффектов будет зависеть от конкретных обстоятельств, в частности, размера отраслей, связанных с гражданской авиацией, и принятого подхода к оценке. Например, для стран с крупным авиационно-космическим производством будет характерна широкая сфера, а в случае стран с ограниченным объемом авиатранспортных услуг может иметь место относительно узкая сфера. Неавиационные перевозки и туристический бизнес, т.е. гостиницы и рестораны, бюро путешествий, организаторы турпоездов и предприятия розничной торговли получают значительный выигрыш от расходов на путешествия пассажиров авиакомпаний.

3.3.2 Стимулирующее воздействие гражданской авиации на экономику Соединенных Штатов Америки (США) было выбрано в качестве примера исследования для демонстрации последовательности методических действий на различных этапах оценки. Оценка проводилась в течение ряда лет компанией "Wilbur Smith Associates" от имени Федерального авиационного управления США. В 2000 году (последний год, для которого имеются данные) предоставление услуг авиакомпаний, деятельность авиации общего назначения, операции аэропортов и приобретение воздушных судов в совокупности в реальном выражении 177,3 млрд. долл. США и позволили создать более 1,2 млн. рабочих мест. Расходы, связанные с деловыми и туристическими воздушными поездками, составили 176,3 млрд. долл. США и привели к созданию свыше 3,1 млн. рабочих мест. Эти прямые и каталитические расходы вызвали дополнительные расходы в размере 654,6 млрд. долл. США и обеспечили создание более 5,5 млн. рабочих мест за счет косвенного спроса на товары и услуги поставщиков и производных эффектов спроса.

3.3.3 Эти результаты для экономики США могут быть также представлены как "мультипликационные эффекты" прямого спроса: в 2000 году каждые 100 долларов произведенной гражданской авиацией продукции и каждые 100 рабочих мест, созданных гражданской авиацией, привели соответственно к выпуску дополнительной продукции стоимостью 469 долл. США и появлению 717 рабочих мест во многих других отраслях. В 2000 году стоимость всех видов экономической деятельности гражданской авиации и связанные с воздушными перевозками расходы плюс косвенные и производные мультипликационные эффекты составили 1008,2 млрд. долл. США и обеспечили занятость 10 млн. человек, которые заработали 310,1 млрд. долл. США. По сравнению с 1987 годом совокупный произведенный продукт вырос на 27,4%, при этом количество рабочих мест увеличилось на 23,7% и доходы возросли на 31,8%.

4. БУДУЩАЯ РАБОТА

4.1 Работа по данному вопросу была выполнена в рамках имеющихся ограниченных ресурсов и благодаря добровольным взносам в натуральном выражении, внесенных соответствующими международными организациями и Договаривающимися государствами. В предстоящий трехлетний период не планируется проводить какую-либо существенную работу, так как имеющиеся ресурсы ограничены. Однако, если возникнет необходимость, существует

возможность проведения дальнейшей работы на основе возмещения расходов. Учитывая эти обстоятельства, в предстоящий трехлетний период планируется:

- a) содействовать распространению информации о результатах этой работы, используя, например, web-сайт ИКАО и другие электронные средства, а также такие региональные или субрегиональные мероприятия ИКАО, как семинары и практикумы;
- b) изучить возможность разработки на основе возмещения расходов учебных пособий по данному вопросу; и
- c) предоставлять на основе возмещения расходов техническую поддержку с целью оказания Договаривающимся государствам помощи по их просьбе в проведении оценок экономического влияния гражданской авиации.

5. ФИНАНСОВЫЕ ПОСЛЕДСТВИЯ ПРЕДЛАГАЕМЫХ ДЕЙСТВИЙ¹

5.1 Предлагаемая будущая работа, изложенная в п. 4.1, будет выполняться в пределах ресурсов, имеющихся по программе 3.3 "Прогнозирование и экономическое планирование" проекта бюджета по программам на 2005–2007 гг. Программа 3.3 предусматривает сокращение одной должности категории общего обслуживания по сравнению с текущим трехлетием.

6. ДЕЙСТВИЯ АССАМБЛЕИ

6.1 Ассамблее предлагается принять к сведению проводимые работы по оценке экономического влияния гражданской авиации и предоставить, при необходимости, дополнительные инструктивные указания.

– КОНЕЦ –

¹ Эта информация приводится только для указания предполагаемых финансовых последствий предлагаемых действий. Размеры средств, выделенных на выполнение предлагаемой работы, будут зависеть от окончательной формы бюджета по программам Организации на 2005–2006–2006 годы, утвержденного Ассамблеей.