



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

СЕДЬМАЯ ВСЕМИРНАЯ АВИАТРАНСПОРТНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ (ATCONF/7)

Монреаль, Штаб-квартира, 16–20 ноября 2026 года

- Пункт 3 повестки дня. Укрепление нормативной и институциональной базы
- 3.2 Укрепление авиационной связности на основе прогрессивных экономических и нормативных авиационных механизмов для международного воздушного транспорта

РАЗВИТИЕ ОБЩЕЙ СИСТЕМЫ КЛАССИФИКАЦИИ ДЛЯ ИЗМЕРЕНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОГО ВОЗДЕЙСТВИЯ ОТРАСЛИ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

(Представлено Республикой Корея)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В резолюции Ассамблеи А42-26 Совету предлагается разработать методики и правила оценки прямого, косвенного и производного воздействия авиационной деятельности на национальную экономику в соответствии с международно признанными стандартами. Чтобы такое воздействие можно было измерять последовательно и в международно сопоставимой форме, также необходима общая основа для определения и сферы охвата отрасли гражданской авиации. В документе А42-WP/140 Республика Корея предложила разработать согласованное определение и систему классификации для отрасли гражданской авиации. Экономическая комиссия 42-й сессии Ассамблеи подчеркнула важность установления согласованного определения и сферы охвата, при этом также была отмечена необходимость сохранения гибкости для отражения национальных условий и приоритетов. Соответственно, в настоящем документе предлагается, чтобы Международная организация гражданской авиации (ИКАО) продолжила обсуждение, начатое в документе А42-WP/140, и увязала его с работой, проводимой во исполнение резолюции А42-26, с целью содействия разработке расширенного определения и общей системы классификации для отрасли гражданской авиации, которые могли бы учитывать развивающиеся виды экономической деятельности, допуская при этом гибкость в национальном применении.

Действия: Конференции предлагается:

- а) признать важность установления общего определения и сферы охвата отрасли гражданской авиации для измерения экономического воздействия авиации в международно сопоставимой форме;
- б) рекомендовать ИКАО в сотрудничестве с государствами-членами и соответствующими международными организациями опираться на текущую работу и рассмотреть возможность содействия разработке расширенного определения и общей системы классификации для отрасли гражданской авиации, которые могли бы учитывать развивающиеся виды авиационной деятельности, допуская при этом гибкость в национальном применении;
- с) рекомендовать, чтобы при рассмотрении вопроса о разработке такой системы ИКАО также учитывала ее связи с соответствующими международными статистическими классификациями и стандартами, а также с методиками и правилами оценки экономического воздействия, запрошенными в соответствии с резолюцией А42-26, методологической структурой вспомогательного счета авиации (ASA) и другой соответствующей статистической и экономико-аналитической работой ИКАО.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью <i>"Экономическое развитие воздушного транспорта обеспечивает экономическое процветание и социальное благополучие для всех"</i>
<i>Финансовые последствия</i>	Ожидается, что мероприятия, упомянутые в данном документе, будут осуществляться в пределах ресурсов, имеющихся в рамках существующей программы работы ИКАО по статистике и экономическому анализу
<i>Справочный материал</i>	Резолюция А42-26 Ассамблеи ИКАО, добавление Е, раздел II "Экономический анализ" Дос 10221 "Ассамблея – 42-я сессия. Доклад экономической комиссии" А42-WP/140 "Согласование стандартного определения и сферы охвата отрасли гражданской авиации" А42-WP/572, <i>Impact of Civil Aviation Industry on China's National Economy</i> ("Воздействие отрасли гражданской авиации на национальную экономику Китая") "Авиация: преимущества вне границ", 2024 г. А41-WP/16 ЕС/6 "Вспомогательный счет авиации"

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Отрасль гражданской авиации образует обширную экосистему экономической деятельности, сосредоточенную на воздушном транспорте и связанную с аэропортовыми и аэронавигационными службами, изготовлением и техническим обслуживанием воздушных судов, материально-техническим обеспечением, строительством, информационно-коммуникационными технологиями и специализированными услугами. Сфера экономической деятельности, связанной с авиацией, продолжает развиваться с появлением новых технологий и бизнес-моделей, включая искусственный интеллект (ИИ), беспилотные авиационные системы (БАС), перспективную аэромобильность (ААМ) и цифровые услуги.

1.2 В условиях этого меняющегося ландшафта необходимы четкое определение и сфера охвата отрасли гражданской авиации для последовательной оценки ее размеров и вклада в национальные экономики. В документе А42-WP/140 Республика Корея отметила, что отсутствие такой общей основы может ограничивать статистическую отчетность, оценку экономического воздействия и международную сопоставимость, и предложила установить основное и расширенное определения и разработать соответствующую систему классификации.

1.3 Экономическая комиссия 42-й сессии Ассамблеи приветствовала инициативы, изложенные в документе А42-WP/140, и подчеркнула важность установления согласованного определения и сферы охвата отрасли гражданской авиации. Была выражена поддержка разработки стандартизированного глобального определения, при этом также была отмечена необходимость сохранения достаточной гибкости для отражения национальных приоритетов. Секретариат проинформировал Комиссию о том, что в рамках Специализированного совещания по статистике уже ведется соответствующая работа, которая призвана обеспечить такую гибкость.

1.4 Отдельно резолюция Ассамблеи А42-26 просит Совет разработать методики и правила оценки прямого, косвенного и производного воздействия авиационной деятельности на национальную экономику в соответствии с международно признанными стандартами. Поскольку оценка экономического воздействия предполагает наличие определенных границ отрасли,

последовательное и международно сопоставимое применение таких методик также требует общей основы для определения и сферы охвата отрасли гражданской авиации.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Сфера охвата отрасли гражданской авиации и оценка экономического воздействия

- a. Оценка прямого, косвенного и производного воздействия предполагает наличие определенной сферы охвата соответствующей отрасли. Производство, занятость и добавленная стоимость, создаваемые видами деятельности, входящими в установленные границы отрасли гражданской авиации, служат отправной точкой для оценки прямого воздействия, исходя из которой затем оцениваются последующие эффекты в цепочке поставок и в расходах домохозяйств.
- b. Однако подход к деятельности, связанной с авиационной цепочкой создания стоимости, может различаться в разных аналитических структурах. Например, изготовление и техническое обслуживание воздушных судов, строительство, связанное с авиацией, информационные технологии и специализированные услуги могут рассматриваться либо как деятельность, являющаяся частью самой отрасли гражданской авиации, либо как отрасли-поставщики за пределами границ отрасли.
- c. В тех случаях, когда границы отрасли различаются, применение одной и той же методики оценки экономического воздействия может приводить к оценкам прямого воздействия с разным охватом и, следовательно, к различиям в сфере охвата косвенного и производного воздействия. Соответственно, при разработке методик оценки прямого, косвенного и производного воздействия в соответствии с резолюцией A42-26 следует также рассматривать общую основу для определения и классификации отрасли гражданской авиации в качестве отправной точки для такой оценки.

2.2 Существующие подходы к классификации авиационной отрасли и анализу экономического воздействия

- a. Некоторые государства-члены разработали отдельные статистические и классификационные системы, охватывающие более широкую авиационную цепочку создания стоимости, что отражает их национальные отраслевые структуры и политические цели.
- b. Республика Корея с 2019 года проводит обследование авиационной отрасли. В ходе обследования собираются данные о предприятиях, финансах и занятости в авиационной и смежных отраслях с использованием классификации, включающей 4 основные категории, 14 промежуточных категорий, 30 второстепенных категорий и 66 детализированных категорий.
- c. Китай в документе A42-WP/572 представил классификацию отрасли гражданской авиации, разработанную с точки зрения целостной производственной цепочки и включающую 8 основных категорий, 27 промежуточных категорий и 88 подкатегорий, и описал ее использование при создании отраслевой базы данных и проведении анализа "затраты – выпуск".

- d. Исследования экономического воздействия на уровне отрасли также определяют границы отрасли в соответствии с их аналитическими целями. Например, в издании Группы действий по воздушному транспорту (АТАГ) 2024 года "Авиация: преимущества вне границ" в прямой канал включены авиакомпании, эксплуатанты аэропортов и поставщики товаров и услуг на территории аэропортов, изготовители гражданских воздушных судов и поставщики аэронавигационного обслуживания. В нем проводится различие между косвенным каналом, возникающим в результате закупок товаров и услуг авиационным сектором через свою цепочку поставок, и производным каналом, возникающим в результате расходования заработной платы, полученной работниками авиационного сектора и его цепочки поставок.
- e. Хотя эти подходы имеют общую цель – более комплексный охват авиационной цепочки создания стоимости и ее экономических эффектов, они различаются по включаемым видам деятельности, применяемым границам отрасли и используемым системам классификации. Такие различия отражают национальные отраслевые структуры и аналитические цели, а также подчеркивают необходимость общей системы классификации под эгидой ИКАО, которую государства-члены могли бы использовать в качестве справочной основы для повышения международной сопоставимости.

2.3 Общая система классификации для развивающейся авиационной отрасли

- a. Существующие отраслевые классификации по-прежнему полезны для выявления многих видов деятельности, связанных с авиацией. Однако появление новых видов деятельности в таких областях, как авиационные услуги на основе ИИ, авиационные данные и цифровые услуги, БАС и ААМ, может все больше затруднять последовательное разграничение между отраслью гражданской авиации и смежными отраслями. Поэтому необходимы общие принципы для определения того, какие виды деятельности следует включать и насколько далеко должны простирались границы отрасли.
- b. Поэтому ИКАО следует содействовать разработке расширенного определения, способного охватить не только традиционные виды деятельности в области воздушного транспорта, но и соответствующие виды деятельности в авиационной цепочке создания стоимости, а также новые виды экономической деятельности. Это определение затем должно быть преобразовано в общую систему классификации, которая может применяться для статистических сводок и анализа экономического воздействия.
- c. Цель такой системы не должна состоять в том, чтобы требовать от всех государств-членов принятия идентичных отраслевых кодексов или национальных отраслевых классификаций. Скорее, она должна устанавливать общие принципы классификации и общие границы отрасли, с которыми государства-члены могли бы соотносить свои существующие классификации и статистические данные. Такой подход признавал бы различия в национальных отраслевых структурах и статистических системах, позволяя государствам-членам выявлять виды деятельности гражданской авиации на общей концептуальной основе и повышать сопоставимость авиационной статистики и анализа экономического воздействия.
- d. При разработке этой системы ИКАО могла бы опираться на существующие системы классификации и опыт государств-членов, а также на используемые на

международном уровне статистические классификации и стандарты. В документе A42-WP/140 были определены возможные связи с Международной стандартной отраслевой классификацией всех видов экономической деятельности (МСОК), Классификацией основных продуктов (КОП) и Системой национальных счетов (СНС). Такие связи могли бы повысить согласованность с национальными статистическими системами и международную сопоставимость, а сама система могла бы также обеспечить общую основу для работы по оценке экономического воздействия в соответствии с резолюцией A42-26 и для связанной с ней статистической и экономико-аналитической работы ИКАО, включая методологическую структуру вспомогательного счета авиации (ASA).

3. **ВЫВОД**

3.1 Для последовательного международного применения методик оценки прямого, косвенного и производного воздействия, требуемого в соответствии с резолюцией A42-26, необходима общая основа для определения и сферы охвата отрасли гражданской авиации.

3.2 Поэтому ИКАО следует опираться на обсуждение, начатое в документе A42-WP/140, и увязать его с работой по оценке экономического воздействия, проводимой во исполнение резолюции A42-26, с целью содействия разработке расширенного определения и общей системы классификации для отрасли гражданской авиации, которые могли бы учитывать развивающиеся виды экономической деятельности, позволяя при этом государствам-членам проявлять гибкость при применении этой системы в рамках их существующих национальных классификаций и статистических систем. Вместо того чтобы требовать от государств-членов принятия идентичных отраслевых кодексов, система должна устанавливать общие принципы классификации и границы отрасли, с которыми можно соотносить существующие национальные классификации и статистические данные. При разработке этой системы можно также рассмотреть связи с существующими международными статистическими классификациями и стандартами, включая МСОК, КОП и СНС.

3.3 Республика Корея готова поделиться своим опытом разработки и функционирования статистических систем и систем классификации для авиационной отрасли и внести вклад в их дальнейшее обсуждение с ИКАО и государствами-членами.

— КОНЕЦ —