



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 39-Я СЕССИЯ

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

Пункт 29 повестки дня. Повестка дня Организации Объединенных Наций на период до 2030 года: цели в области устойчивого развития (ЦУР)

ВКЛАД АВИАЦИИ В ПОВЕСТКУ ДНЯ ООН В ОБЛАСТИ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ НА ПЕРИОД ДО 2030 ГОДА

(Представлено Международным советом аэропортов (МСА), Организацией по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (КАНСО), Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА), Международным советом деловой авиации (МСДА), Международным координационным советом ассоциаций аэрокосмической промышленности (ИККАИА))

КРАТКАЯ СПРАВКА

Авиационная отрасль является глобальной благотворной силой, объединяющей людей, бизнес и сообщества, а также поддерживающей торговлю и туризм по всему миру. Преимущества безопасного, надежного и экономичного воздушного транспорта способны помочь в достижении многих целей в области устойчивого развития (ЦУР) и должны рассматриваться правительствами во всем мире как обязательные условия развития.

Действия: Ассамблее предлагается:

а) обратить внимание на информацию, содержащуюся в новом докладе, представленном Группой действий по вопросам воздушного транспорта "*Aviation: Benefits Beyond Borders*" (*Авиация: Преимущества без границ*), посвященном исследованию роли, которую авиация и создаваемые её связи играют в мировом масштабе, и тому, какой вклад может внести воздушный транспорт в работу Организации Объединенных Наций по обеспечению глобального устойчивого развития;

б) побудить государства широко распространять отчет среди членов правительства и содействовать использованию данных доклада везде и всегда, когда это возможно, чтобы подчеркнуть вклад авиации в достижение ЦУР;

в) побудить государства признать пользу авиации на глобальном, региональном и национальном уровнях, а также активно использовать это при разработке политики, направленной на дальнейшее развитие авиации как движущей силы в достижении экономических, социальных и иных выгод.

¹ Тексты на русском, английском, арабском, испанском, китайском и французском языках представлены ИАТА.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Группа действий по вопросам воздушного транспорта (АТАГ) – коалиция отраслевых ассоциаций, которые представляют настоящий документ – работала в тесном сотрудничестве с аналитической компанией Oxford Economics в рамках проведения макроэкономической оценки влияния авиации на глобальную экономику. Данное исследование было совмещено с целостным обзором социальных, экономических и экологических аспектов воздушного транспорта. Полученные данные включают следующее:

- Коммерческая авиация обеспечивает почти 63 миллиона рабочих мест и вносит 2,7 трлн долл. США в мировой ВВП. Почти 10 миллионов из этого числа рабочих мест созданы непосредственно в отрасли (в аэропортах, авиакомпаниях, компаниях, предоставляющих аэронавигационное обслуживание, на производствах).
 - 450 000 рабочих мест в мире создано управляющими компаниями аэропортов.
 - 5,5 миллионов рабочих мест в мире связаны с работой аэропорта (в торговых точках, государственных структурах и других службах, не включая рабочие места в других категориях).
 - 2,7 миллиона человек работают непосредственно в авиакомпаниях.
 - 1,1 миллиона инженеров, конструкторов и исполнителей работают с сфере аэрокосмического производства.
 - 220 000 рабочих мест созданы поставщиками аэронавигационного обслуживания.
- Авиация перевозит более трети всего объема мировой торговли по стоимости, что в 2014 году составило около 6,4 трлн долл. США; перевезено более 50 миллионов тонн (менее 1% объема торговли в натуральном выражении).
- Воздушный транспорт также способствует работе индустрии туризма, где 54 % международных туристов путешествуют самолетом.
- Глобальная авиационная система включает более 50 000 маршрутов, соединяющих 3883 коммерческих аэропорта усилиями 1402 авиакомпаний, перевозящими свыше 3,5 миллиардов пассажиров почти 35 миллионами рейсов в год. Флот отрасли состоит из 26 065 воздушных судов, которые безопасно курсируют в небе при поддержке 173 компаний по аэронавигационному обслуживанию.

2. УСТОЙЧИВОЕ РАЗВИТИЕ ПРИ ПОДДЕРЖКЕ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА

2.1 В 2015 году правительства государств-членов Организации Объединенных Наций приняли Повестку дня в области устойчивого развития на период до 2030 года, содержащую 17 ЦУР, направленных на установление приоритетов и стимулирование действий в течение ближайших пятнадцати лет в отношении элементов, имеющих решающее значение для человечества и мироздания: людей, планеты, процветания и мира.

2.1.1 В докладе *"Aviation: Benefits Beyond Borders"* признается возможность воздушного транспорта поддержать как минимум 14 из 17 ЦУР. Создавая взаимосвязи между нациями, авиация является ключевой движущей силой для экономического и социального развития:

ЦУР 1) Ликвидация нищеты. Авиация создаёт рабочие места непосредственно в отрасли и опосредованно в других отраслях, обеспечивая 62,7 миллиона людей по всему миру средствами к существованию.

ЦУР 2) Ликвидация голода. Авиация обеспечивает доставку жизненно важной гуманитарной помощи в районы, пострадавшие от природных катастроф и военных действий, как в рамках Всемирной продовольственной программы, так и в рамках других благотворительных акций. В 2014 году свыше 70 000 тонн еды и товаров были доставлены воздушным транспортом, чтобы помочь жертвам наводнений, конфликтов и болезней.

ЦУР 3) Хорошее здоровье и благополучие. Авиация помогает оказывать первоочередную медицинскую помощь в удаленных районах при помощи специально оборудованных воздушных судов, а также доставляя медицинские товары с ограниченным сроком годности, такие как вакцины. Авиация также играет основную роль при ликвидации последствий катастроф.

ЦУР 4) Качественное образование. Авиация обеспечивает передвижение студентов по всему миру, обеспечивая доступ к образовательным возможностям. Сама отрасль борется за качественное образование для своих сотрудников в таких отраслях как инженерия, управление авиатранспортными процессами, подготовка пилотов. Производственный сектор также ведет серьезную работу по поддержке образования в научной и технологической сферах, инженерии и математике.

ЦУР 5) Гендерное равенство. Авиация работает над достижением гендерного равенства в отрасли. В Европе авиация является наиболее сбалансированным в этом отношении видом транспорта. Но требуется ещё дополнительная работа для достижения равенства полов в таких технических сферах как инженерия и среди лётного состава.

ЦУР 7) Недорогостоящая и чистая энергия. Авиационная отрасль работает над разработкой более чистых и экологичных альтернативных видов топлива, а также над внедрением возобновляемых источников энергии в аэропортах. Ожидается, что к концу 2016 года 5 500 рейсов будут выполняться с использованием экологичных альтернативных видов топлива.

ЦУР 8) Достойная работа и экономический рост. Помимо предоставления возможностей по трудоустройству авиация вносит 2,7 трлн долл. США в мировой ВВП, что составляет 3,5 % от общей цифры. В 2014 году воздушным транспортом были перевезены грузы на сумму 6,8 трлн долл. США.

ЦУР 9) Индустриализация, инновации и инфраструктура. Авиация – это одна из наиболее инновационных отраслей в мире. Производственный сектор постоянно разрабатывает новые технологии и создает существенную городскую инфраструктуру за счет строительства аэропортов и управления воздушным движением. В 2014 году аэропорты инвестировали 37 млн долл. США в строительные проекты, создавая рабочие места и новую инфраструктуру.

ЦУР 10) Уменьшение неравенства. Взаимосвязи, обеспеченные воздушным транспортом, уменьшают неравенство между странами, а также между конкретными людьми, создавая торговые связи и обеспечивая доступ к товарам и услугам для тех, кто проживает в удаленных регионах. Демократизация воздушных путешествий также означает, что воздушные перевозки доступны теперь большему количеству людей, чем

когда либо. Начиная с 1970 года реальная стоимость авиаперевозок была снижена более, чем на 60 %.

ЦУР 11) Устойчивые города и населенные пункты. Инфраструктура, связанная с авиацией, является основной частью городских и сельских населенных пунктов по всему миру, и обеспечивает взаимосвязи между народами за счет интегрированных транспортных сетей. Требуется дополнительная работа по мультимодальному транспортному развитию.

ЦУР 12) Ответственное потребление и производство. Авиакомпании и производители работают в тесном контакте над решением задачи по утилизации воздушных судов в конце их жизненного цикла. В последние годы в отрасли также велась работа по созданию сырья для экологичных альтернативных видов топлива, чтобы избежать некоторых проблем, имевших место в предыдущих биоэнергетических проектах.

ЦУР 13) Борьба с изменением климата. Все секторы авиационной отрасли согласились со стратегией по снижению выбросов CO₂ и достигли значительного прогресса в достижении трех глобальных целей в области борьбы с изменением климата.

ЦУР 15) Сохранение экосистем суши. Авиация работает совместно с партнерами из правительств и природоохранных организаций, чтобы бороться с незаконной торговлей объектами дикой природы.

ЦУР 17) Партнерство в интересах устойчивого развития. Партнерство между всеми секторами авиационной отрасли позволяет глобальной индустрии воздушного транспорта вести деятельность аэропортов, авиакомпаний, компаний по управлению воздушным движением, производителей и поставщиков. Отрасль также сотрудничает с Организацией Объединенных Наций (в основном через Международную организацию гражданской авиации) и правительствами для того, чтобы разрабатывать регулирующие нормы и тесно сотрудничать по вопросам противодействия изменению климата.

3. ПОЛЬЗА НА РЕГИОНАЛЬНОМ УРОВНЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ РОСТА

3.1 В докладе "*Aviation: Benefits Beyond Borders*" экономические и социальные выгоды от воздушного транспорта разбиты по регионам и приведены некоторые статистические данные национального уровня. В докладе также исследуется потенциал для роста в сфере воздушного транспорта и дается прогноз глобального роста в среднем на уровне 4,3 % в год.

- **Африка:** В Африке воздушный транспорт обеспечивает 6,8 миллионов рабочих мест и вклад в ВВП в размере 72,5 млрд долл. США. По прогнозам ежегодный средний прирост в течение следующих 20 лет составит 5,4 %.
- **Азиатско-Тихоокеанский регион:** В Азиатско-Тихоокеанском регионе воздушный транспорт обеспечивает 28,8 миллионов рабочих мест и вклад в ВВП в размере 626 млрд долл. США. По прогнозам ежегодный средний прирост в течение следующих 20 лет составит 5,1 %.
- **Европа:** В Европе воздушный транспорт обеспечивает 11,9 миллионов рабочих мест и вклад в ВВП в размере 860 млрд долл. США (707,5 млрд евро). По прогнозам ежегодный средний прирост в течение следующих 20 лет составит 3,4 %.
- **Латинская Америка и Карибский регион:** В Латинской Америке и Карибском регионе воздушный транспорт обеспечивает 5,2 миллионов рабочих мест и вклад в

ВВП в размере 167 млрд долл. США. По прогнозам ежегодный средний прирост в течение следующих 20 лет составит 4,7 %.

- **Ближний Восток:** На Ближнем Востоке воздушный транспорт обеспечивает 2,4 миллиона рабочих мест и вклад в ВВП в размере 157,2 млрд долл. США. По прогнозам ежегодный средний прирост в течение следующих 20 лет составит 6 %.
- **Северная Америка:** В Северной Америке воздушный транспорт обеспечивает 7,6 миллионов рабочих мест и вклад в ВВП в размере 791 млрд долл. США. По прогнозам ежегодный средний прирост в течение следующих 20 лет составит 2,7 %.

3.2 На основании существующих темпов роста отрасли ожидается, что в 2034 году воздушный транспорт будет обеспечивать 99,1 миллионов рабочих мест и вклад в мировой ВВП в размере 5,9 трлн долл. США. Однако, если в течение следующих двух десятилетий темп роста снизится всего лишь на один процент, количество создаваемых рабочих мест уменьшится на 10 миллионов, а вклад отрасли в мировой ВВП – на триллион долларов.

3.3 Вышесказанное подчеркивает важность государственной поддержки развития воздушного транспорта как движущей силы для дальнейшего развития связей, социальных достижений, развития торговли и туризма во всем мире.

3.4 Все составляющие авиационной отрасли, представленные ассоциациями, подготовившими данный информационный документ, решительно выступают за устойчивое будущее воздушного транспорта. Свидетельством этого может служить наша поддержка и одобрение глобальной схемы компенсаций для авиации и нашего плана борьбы с изменением климата.

4. ОЦЕНКА ДОКЛАДА

4.1 Доклад можно получить у представителей группы АТАГ в рамках работы Ассамблеи или загрузить в электронном формате на сайте: www.aviationbenefits.org