



## ASAMBLEA — 40º PERÍODO DE SESIONES

## COMISIÓN ECONÓMICA

## Cuestión 36: Otras cuestiones que se someterán a examen de la Comisión Económica

## INTRODUCCIÓN A UN ÍNDICE DE COMPETITIVIDAD GLOBAL DE LA AVIACIÓN

(Nota presentada por los Emiratos Árabes Unidos)

## RESUMEN

La capacidad de recopilar y analizar datos de manera eficaz es cada vez más importante para efectuar comparaciones y realizar mejoras. No es posible ignorar el impacto económico mundial de la industria de la aviación y, por lo tanto, todos los Estados miembros deberían tener la oportunidad de aprender de los Estados que han tenido éxito, de modo que puedan mejorar sus estándares y emprender un camino adecuado que les permita aprovechar los beneficios socioeconómicos que aporta esta industria. Sin embargo, esto sólo es posible si se identifican claramente los factores de competitividad y productividad y si se recopilan datos en todos los Estados miembros. En esta nota de estudio se propone establecer un índice de competitividad global de la aviación que permita determinar la capacidad de un Estado para generar y mantener beneficios a través de su sector de la aviación, lo que a su vez conduce a la prosperidad de su población.

**Decisión de la Asamblea:** Se invita a la Asamblea a considerar la posibilidad de establecer un índice de competitividad global de la aviación y pedir al Consejo que evalúe la metodología para la elaboración de dicho índice presentada por los Emiratos Árabes Unidos (EAU).

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico <i>Desarrollo económico del transporte aéreo</i> .
<i>Repercusiones financieras:</i>	Las actividades relacionadas con esta nota de estudio pueden estar sujetas a la disponibilidad de recursos en el Presupuesto del Programa regular de la OACI para el trienio 2020-2022.
<i>Referencias:</i>	Ninguna.

## 1. INTRODUCCIÓN

1.1 La OACI ha emprendido diversas iniciativas para promover el crecimiento ordenado de la aviación civil apoyando a los Estados miembros y a la comunidad de la aviación, facilitando las comunicaciones dentro de los Estados miembros y mejorando sus métodos, políticas y procedimientos de trabajo.

1.2 Para garantizar una utilización eficaz y orientada a los resultados de recursos escasos, es importante que los encargados de formular políticas de aviación tengan una visión global de la situación de competitividad de su sector aeronáutico nacional. La competitividad está estrechamente vinculada a la productividad, que es el principal factor que impulsa el crecimiento y la prosperidad.

1.3 Se sabe que los indicadores de competitividad específicos de la industria son de gran utilidad para los encargados de formular políticas de alto nivel y a largo plazo y son muy valiosos para los encargados de tomar decisiones a nivel empresarial. Por consiguiente, reconocemos la necesidad de proporcionar una medida independiente y detallada del rendimiento del sector de la aviación por país que ayude a los encargados de formular políticas a identificar las áreas que deben mejorarse o priorizar.

1.4 En esta nota de estudio se reconoce la existencia de una serie de índices de competitividad a nivel de Estado, algunos de los cuales incluyen el transporte entre los criterios de medición. Sin embargo, en su forma actual, ninguna de ellos ofrece a los encargados de formular políticas en el sector de la aviación un nivel de detalle que permita introducir cambios o iniciativas de mejoras específicos.

## 2. FACTORES FUNDAMENTALES DE PRODUCTIVIDAD EN LA AVIACIÓN

2.1 En esta nota de estudio se proponen seis factores fundamentales de productividad (pilares) que impulsan estructuralmente los resultados y constituyen impulsores fundamentales para las intervenciones de política. Cada factor se ha desglosado aún más en indicadores. La fuente de datos propuesta para cada uno de los indicadores se presenta en el Apéndice de esta nota de estudio.

a) **Madurez del sector** – Una industria madura es una industria que ha pasado por las fases de desarrollo emergente y de crecimiento. En el contexto del sector de la aviación, se refiere a la conectividad internacional y nacional, el tamaño de la flota nacional, la fabricación aeroespacial, MRO, ANSP y actividades de instrucción, la ratificación de los tratados internacionales relativos a la aviación y las clasificaciones del Estado miembro dentro de los programas del USOAP y el USAP de la OACI;

b) **Impacto económico** – Se refiere a los cambios acumulativos totales del empleo, los ingresos y la producción generados por el sector de la aviación en una economía determinada. Este factor puede incluir la contribución monetaria de la aviación al PIB, el empleo directo, el empleo indirecto, el número de pasajeros que llegan y salen del país, etc.;

c) **Acceso al mercado** – El acceso al mercado se refiere a la capacidad de un Estado miembro para facilitar la circulación de pasajeros y mercancías a través de sus fronteras haciendo uso de sus aeropuertos. Se propone incluir como factores la accesibilidad a los aeropuertos (conectividad multimodal), el número de acuerdos totalmente liberalizados y el número de visados en los países de llegada;

d) **Experiencia de los consumidores** – Las organizaciones empresariales o los Estados están reconociendo la importancia de ofrecer una experiencia que los diferencie de sus competidores. En el contexto de este factor, se propone incluir, el índice de calidad del servicio de las líneas aéreas nacionales, el índice de calidad del servicio de los aeropuertos nacionales, las tarifas y los impuestos aeroportuarios;

e) **Infraestructura** – La infraestructura es crítica para apoyar el crecimiento y las mejoras de cualquier industria en el país. Proponemos incluir en este pilar el número de aeropuertos internacionales per cápita, el número de aeropuertos nacionales per cápita, las instalaciones y servicios de gestión de tránsito aéreo, el desarrollo de aeródromos y las instalaciones meteorológicas; y

f) **Sostenibilidad** – Este pilar se refiere a la capacidad de un Estado para evitar el agotamiento de sus recursos naturales a fin de mantener un equilibrio ecológico, la necesidad de apoyar los objetivos de desarrollo sostenible de las Naciones Unidas y el paso a una economía que logre un nivel de cero emisiones de carbono. En este pilar podrían considerarse los siguientes factores: distribución de las aeronaves en servicio en la flota nacional por características de emisiones de NOx, los KPI relativos al tratamiento de residuos, los KPI relativos a las emisiones de CO<sub>2</sub> y el porcentaje de los ingresos asignados a las actividades de CSR.

---

**APPENDIX**

<b>Pillar</b>	<b>Indicator</b>	<b>Data Source</b>
<b>Sector Maturity</b>	Connectivity	
	Size of national fleet per capita	
	Aerospace manufacturing activity	
	MRO activity	
	Training activity	
	ANSP activity	
	ICAO USOAP rankings	
	ICAO USAP ranking	
	Ratification international Treaties	
<b>Economic Impact</b>	Aviation ratio in GDP	
	Direct employment	
	Indirect employment	
	Number of inbound passengers	
	Number of outbound passengers	
<b>Market Access</b>	Accessibility (Multi-modal connectivity)	
	Number of fully liberalized agreements	
	Number of Visa on arrival countries	
<b>Consumer Experience</b>	National Airline service quality index	
	National Airport service quality index	
	Airport taxes	
<b>Infrastructure</b>	Number of international airports per capita	
	Number of domestic airports per capita	
	Air Traffic management facilities	
	Aerodrome development	
	Meteorological facilities	
<b>Sustainability</b>	Sustainability policies of national Government and Transport regulators by country including support for UNCCC Objectives.	
	Sustainability policies of airline operators including support for UNCCC Objectives.	
	Sustainability policies of major airports including support for UNCCC Objectives.	
	Availability of biofuels	