



**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ**

**АССАМБЛЕЯ — 40-Я СЕССИЯ**

**ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

**Пункт 36 повестки дня. Прочие вопросы, подлежащие рассмотрению Экономической комиссией**

**ВВЕДЕНИЕ ГЛОБАЛЬНОГО ИНДЕКСА  
АВИАЦИОННОЙ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ**

(Представлено Объединенными Арабскими Эмиратами)

**КРАТКАЯ СПРАВКА**

Способность эффективно собирать и анализировать данные приобретает все большее значение в целях сопоставления и улучшения работы системы. Вклад авиационной отрасли в глобальную экономику невозможно переоценить, и поэтому каждое государство-член должно располагать возможностью перенимать опыт успешных государств в целях совершенствования своих стандартов и выбирать правильный путь к получению социально-экономических выгод от деятельности этой отрасли. Однако это возможно лишь в том случае, если будут четко определены факторы конкурентоспособности и производительности и обеспечен сбор данных во всех государствах-членах. В настоящем рабочем документе предлагается ввести глобальный индекс авиационной конкурентоспособности, который определяет способность государства создавать и поддерживать экономический эффект от деятельности авиационной отрасли, что, в свою очередь, способствует повышению благосостояния населения.

**Действия.** Ассамблее предлагается рассмотреть вопрос о введении глобального индекса авиационной конкурентоспособности и просить Совет дать оценку методике этого индекса, предложенной Объединенными Арабскими Эмиратами (ОАЭ).

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью " <i>Экономическое развитие воздушного транспорта</i> "
<i>Финансовые последствия</i>	Любые действия, относящиеся к настоящему рабочему документу, могут быть обусловлены наличием бюджетных ресурсов в бюджете Регулярной программы ИКАО на 2020–2022 гг.
<i>Справочный материал</i>	Отсутствует

**1. ВВЕДЕНИЕ**

1.1 ИКАО выступает с различными инициативами, направленными на содействие упорядоченному росту отрасли гражданской авиации и оказание помощи государствам-членам и авиационному сообществу, активизируя контакты в рамках государств-членов для совершенствования методов, политики и процедур работы.

1.2 В целях обеспечения эффективного и ориентированного на результат распределения ограниченных ресурсов директивные авиационные органы должны располагать полной информацией об уровне конкурентоспособности национального авиационного сектора.

Аспект конкурентоспособности тесно связан с фактором производительности – основным фактором, обеспечивающим рост и развитие экономики.

1.3 Отраслевые индексы конкурентоспособности признаны полезным инструментом выработки долгосрочной политики высокого уровня и являются эффективным средством принятия решений на уровне предприятий. Поэтому мы признаем необходимость обеспечения независимых и подробных оценок эффективности авиационного сектора по странам, что, в свою очередь, поможет директивным органам при определении областей совершенствования или требующих особого внимания.

1.4 В настоящем рабочем документе признается наличие в ряде государств определенного рода индексов конкурентоспособности, некоторые из которых включают в число критериев оценки и область перевозок. Однако в своих нынешних формах и подходах ни один из упомянутых индексов не обеспечивает той степени детализации, которая позволила бы директивным авиационным органам планировать изменения или инициативы по совершенствованию деятельности.

## 2. ОСНОВОПОЛАГАЮЩИЕ ФАКТОРЫ ЭФФЕКТИВНОСТИ ПРОИЗВОДСТВА В АВИАЦИОННОМ СЕКТОРЕ

2.1 Настоящий рабочий документ предлагает шесть основополагающих факторов (базовых элементов) эффективности производства, определяющих в структурном отношении результаты и являющиеся ключевыми движителями политических решений. Каждый из этих факторов разбит на индикаторы. Предлагаемые источники данных для каждого индикатора представлены в добавлении к настоящему документу.

- a) **Уровень развития сектора.** Высокоразвитой считается отрасль, которая прошла через этапы становления и роста. В контексте авиационного сектора речь идет о сети международных и внутренних маршрутов, размере национального парка воздушных судов, наличии авиационно-космического производства, системы технического обслуживания и ремонта, аэронавигационного обслуживания, обучения и подготовки кадров, ратификации международных договорных документов в области авиации, а также об оценке государства, зафиксированной в ходе проведенных ИКАО проверок в рамках системы УППКБП и УППАБ.
- b) **Экономический эффект.** Здесь речь идет об общем совокупном воздействии на факторы занятости, доходов и производства, являющемся результатом вклада авиационного сектора в экономику конкретного государства. Этот фактор может включать долю в денежном выражении авиации в ВВП, оценки прямой занятости, косвенной занятости, количества прибывающих и вылетающих пассажиров и т. д.
- c) **Доступ к рынку.** Под доступом к рынку понимается способность государства-члена обеспечивать трансграничные перемещения пассажиров и товаров через свои аэропорты. В качестве факторов предлагается рассматривать доступность аэропортов (многовидовая сеть маршрутов), количество полностью либерализованных соглашений и количество стран, от пассажиров из которых требуются визы.
- d) **Качество обслуживания потребителей.** Коммерческие организации или государства признают важность обеспечения качества обслуживания, которое позволяет выделить их из общего ряда конкурентов. В число элементов данного фактора предлагается включить индекс качества обслуживания национальной авиакомпании, индекс качества

обслуживания в национальных аэропортах, уровень цен и налогов в аэропортах.

- e) **Инфраструктура.** Инфраструктура играет важнейшую роль в обеспечении роста и совершенствования любой отрасли в государстве. В число факторов мы предлагаем включить количество международных аэропортов в расчете на душу населения, количество внутренних аэропортов в расчете на душу населения, наличие средств организации воздушного движения, модернизация аэродромов и метеорологических средств.
- f) **Рациональное природопользование.** Этот принцип включает способность государства препятствовать истощению природных ресурсов в целях сохранения экологического баланса, необходимость поддержки Целей устойчивого развития Организации Объединенных Наций и переход к низкоуглеродной экономике. В рамках этого принципа будут рассматриваться такие факторы, как распределение используемых воздушных судов национального парка по характеристикам NOx, КПЭ в области удаления отходов, КПЭ в области удаления CO2 и процентная доля прибыли, направляемая на деятельность в области СОБ.

-----

**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	