



АССАМБЛЕЯ — 42-Я СЕССИЯ

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

Пункт 26 повестки дня. Экономическое развитие воздушного транспорта

**ПЕРЕСМОТР ЗАДАЧИ ПО РАЗРАБОТКЕ ИНДЕКСА ГЛОБАЛЬНОЙ
КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ И РЕКОМЕНДАЦИЯ ОТНОСИТЕЛЬНО
АЛЬТЕРНАТИВНОЙ ОСНОВЫ**(Представлено Бразилией при поддержке 17 государств – членов ЛАКГА¹)**КРАТКАЯ СПРАВКА**

В настоящем документе представлено предложение Бразилии о пересмотре возложенной на ADAP задачи по разработке индекса глобальной конкурентоспособности гражданской авиации. Цель данного предложения заключается в изменении направления работы группы путем отказа от разработки единого стандартизированного индекса, предназначенного для определения конкурентоспособности в различных странах. По нашему мнению, эта инициатива, несмотря на связанные с ней благие намерения и приложенные к ее разработке значительные усилия, оказалась несовместимой со сложным, неоднородным и находящимся на различных стадиях процессом развития глобального авиационного сектора.

Разработка единого глобального индекса может повлечь за собой значительные методические риски и привести к негативным последствиям, особенно для развивающихся стран, чьи особые приоритеты и проблемы в недостаточной степени отражены в единых показателях. В качестве альтернативы предлагается принять подход, основанный на наборе адаптивных и отражающих ситуационную специфику контрольных показателей, который позволит учесть национальные особенности и будет способствовать международному сотрудничеству без установления глобальных оценочных требований.

Действия: Ассамблее предлагается:

- принять к сведению содержание настоящего рабочего документа;
- рассмотреть возможность пересмотра задачи группы с целью переключения внимания на разработку комплексного набора контрольных показателей вместо единого глобального индекса.

Стратегические цели	Данный рабочий документ связан со стратегической целью "Экономическое развитие воздушного транспорта обеспечивает экономическое процветание и социальное благополучие для всех"
Финансовые последствия	Неприменимо
Справочный материал	ACWG/ADAP

¹ Белиз, Боливия, Венесуэла (Боливарианская Республика), Гватемала, Гондурас, Колумбия, Коста-Рика, Куба, Мексика, Никарагуа, Парагвай, Перу, Сальвадор, Уругвай, Чили, Эквадор и Ямайка.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Оценка конкурентоспособности авиации является важным механизмом поддержки стратегического планирования, разработки политики и международного сотрудничества в области гражданской авиации. В этой связи Рабочая группа по индексу конкурентоспособности авиации (ACWG) Группы экспертов по авиационным данным и анализу (ADAP) внесла существенный вклад в обсуждение вопроса о разработке технически обоснованных и актуальных в различных национальных условиях показателей. Результаты проделанной работы по усовершенствованию методических подходов, пересмотру показателей и изучению стратегий распространения полученных результатов для включения региональных показателей в индекс глобальной конкурентоспособности авиации (GACI) свидетельствуют о существенном прогрессе.

1.2 Однако в процессе работы постепенно стало очевидно, что сложный и неоднородный характер глобальной авиационной отрасли создает серьезные проблемы для разработки единого обобщенного индекса. Различия в уровне развития систем регулирования, организационном потенциале, доступности данных и национальных приоритетах предполагают использование более гибкого и учитывающего ситуационную специфику подхода, который представляется более целесообразным вариантом продолжения работы. В настоящем документе представлено предложение о стратегическом пересмотре задачи группы с целью перехода от разработки единого глобального индекса к разработке набора или табло контрольных показателей, которые могут помочь государствам-членам в определении соответствующих критериев с учетом их конкретных потребностей в области развития.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Работа, проводимая в рамках Рабочей группы по индексу конкурентоспособности авиации (ACWG) и Группы экспертов по авиационным данным и анализу (ADAP), имеет большое значение и заслуживает должного признания. Внедрение методических усовершенствований, пересмотренных параметров и показателей, а также стратегий распространения полученных результатов, таких как включение региональных показателей в индекс глобальной конкурентоспособности авиации (GACI), является успешным достижением.

2.2 Существенный прогресс был достигнут в решении проблем, связанных с макроэкономической необъективностью структуры индекса. К положительным достижениям относится исключение таких показателей, как "Риск поездок" (рекомендации Соединенных Штатов Америки относительно поездок) и "Суверенный кредитный рейтинг". Потенциальное использование информационно-технических средств, таких как платформа Tableau, также считается конструктивным усовершенствованием, поскольку это позволит визуализировать более широкий спектр авиационных показателей и тем самым предоставить государствам-членам ценные ресурсы для сравнительного анализа.

2.3 Несмотря на эти достижения, необходимо проделать дополнительную техническую работу. Например, показатель "Благоприятность условий для ведения бизнеса", ранее введенный Всемирным банком, перестал использоваться с 2021 года, однако по-прежнему рассматривается в рамках набора показателей. Будущие технические усилия должны быть направлены в первую очередь на поиск эффективных, прагматичных и гибких решений, которые позволят обеспечить методическую объективность и избежать некорректных сравнений между государствами и регионами. Одним из возможных вариантов является расширение спектра имеющихся показателей путем смягчения требования относительно доступности данных для всех государств-членов.

2.4 Основная цель должна заключаться в разработке комплексного набора обобщенных авиационных показателей и параметров на основе существующих материалов ИКАО, таких как Глобальный аэронавигационный план (ГАНП), Глобальный план обеспечения безопасности полетов (ГПБП) и Глобальный план обеспечения авиационной безопасности (ГПАБ), а также других соответствующих источников, включая ОЭСР, государства-члены и предложения отраслевых заинтересованных сторон, в частности авиакомпаний, аэропортов, ассоциаций пилотов и других партнеров в области авиации.

2.5 В целях повышения практической целесообразности работы, проводимой ACWG, а также во избежание неверного толкования конкурентоспособности в результате использования несоответствующих систем оценки, можно было бы рассмотреть возможность отказа от публикации единого индекса в пользу разработки специализированного набора или табло показателей. Такой подход позволил бы выбирать и использовать наиболее актуальные с точки зрения ситуационной специфики отдельных государств показатели при одновременном укреплении роли ИКАО в поддержке инклюзивного и сбалансированного развития мировой гражданской авиации в соответствии с руководящими принципами инициативы "Ни одна страна не остается без внимания".

3. СТРАТЕГИЧЕСКИЙ ПЕРЕСМОТР ЗАДАЧИ ГРУППЫ

3.1 Вместо разработки единого обобщенного глобального индекса предлагается перенаправить усилия группы на разработку табло или набора независимых контрольных показателей. Вместо сосредоточения внимания на определении единого параметра для количественной оценки конкурентоспособности каждого государства, предлагается составить и опубликовать набор показателей, доступных для всех государств-членов.

3.2 Поскольку предлагаемые показатели будут независимы друг от друга, каждое государство сможет оценивать их по отдельности с целью проведения внутреннего анализа и выявления областей, в которых достигнуты высокие результаты, а также возможностей для улучшения. Это предложение имеет ряд преимуществ по сравнению с методикой, основанной на использовании единого индекса, включая следующие:

- **Доступность данных.** Отсутствие требования о наличии универсальных наборов данных позволяет включить более широкий спектр показателей, выбор которых может со временем меняться с учетом возникающих потребностей или исключения устаревших параметров.
- **Исключение произвольных весовых коэффициентов.** При отказе от структуры обобщенного индекса исчезает необходимость присвоения переменным субъективных весовых коэффициентов, что часто снижает методическую объективность сравнительных моделей.
- **Ситуационная сопоставимость.** Каждое государство может выбрать показатели, наиболее соответствующие его ситуационной специфике и стратегическим приоритетам, что обеспечивает повышение их актуальности и практической применимости.
- **Удобство использования и расширенные возможности для внесения усовершенствований.** Заинтересованные государства могут использовать эти контрольные значения в качестве технических контрольных показателей для проведения самооценки на основе согласованной в рамках рабочей группы методики.

- **Соответствие планам развития ИКАО.** Возможность принятия показателей и КПЭ стратегических планов развития ИКАО в качестве контрольных показателей.

3.3 В целом предлагаемый набор показателей позволит каждой стране анализировать переменные в индивидуальном порядке и применять их в соответствии со своим национальным положением. Такой подход будет способствовать более детальному анализу и разработке более целенаправленных стратегий усовершенствования и более эффективной национальной политики.

4. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

4.1 С учетом ограничений, выявленных при использовании единого обобщенного индекса конкурентоспособности авиации, имеются достаточные основания для перехода к более адаптивной и инклюзивной методике. Набор независимых показателей позволит государствам-членам оценивать и применять наиболее подходящие в их ситуации количественные показатели, не допуская при этом искажений, связанных с обобщенными результатами оценки или жесткими критериями сопоставления. Такой подход более точно соответствует цели ИКАО по оказанию содействия прогрессу во всех регионах на справедливой основе и поддержке наращивания потенциала с помощью специализированных и основанных на фактических данных механизмов.

4.2 Посредством содействия объединению различных источников данных и адаптации к различным уровням доступности данных эта модель позволит повысить эффективность работы по проведению сравнительного анализа в авиации. Кроме того, использование независимых показателей будет способствовать получению более информативных результатов оценки, что позволит государствам выявлять сильные стороны и определять приоритеты в области усовершенствования, не сталкиваясь с проблемой негативного воздействия методических ограничений или произвольных весовых коэффициентов. Предлагаемое изменение направления работы призвано укрепить приверженность ИКАО принципам инклюзивности и сбалансированного развития, воплощенным в инициативе "Ни одна страна не остается без внимания".

— КОНЕЦ —