



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ – 42-Я СЕССИЯ

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

Пункт 27 повестки дня.

Прочие вопросы, подлежащие рассмотрению Экономической комиссией

СОГЛАСОВАНИЕ СТАНДАРТНОГО ОПРЕДЕЛЕНИЯ И СФЕРЫ ОХВАТА ОТРАСЛИ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

(Представлено Республикой Корея)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем рабочем документе рассматривается необходимость установления согласованного на международном уровне определения и сферы охвата отрасли гражданской авиации в целях повышения согласованности при представлении данных, планировании политики и анализе экономических последствий. Хотя создание вспомогательного счета авиации (ASA) является важным шагом на пути к стандартизации экономических показателей, государства-члены по-прежнему сталкиваются с проблемами, связанными с отсутствием общего понимания того, что представляет собой "авиационная отрасль", и прежде всего того, охватывает ли она производство воздушных судов и соответствующие услуги. Республика Корея настоятельно призывает ИКАО начать процесс определения сферы охвата авиационной отрасли и разработать стандартную систему классификации для использования государствами-членами.

Действия: Ассамблее предлагается:

- начать разработку стандартизированного определения и сферы охвата отрасли гражданской авиации, включающей основные, дополнительные и смежные сектора;
- разработать систему классификации, согласованную с международными стандартами (такими как МСОК, КОП, СНС), для использования государствами-членами в целях сбора данных и планирования политики;
- содействовать диалогу между государствами-членами, международными организациями и экспертными органами в целях достижения консенсуса относительно сферы охвата и границ авиационной отрасли;
- включить рамочные определения в будущие обновленные версии ASA и соответствующие инструктивные материалы ИКАО по статистике.

Стратегические цели	Данный рабочий документ связан со стратегической целью "Экономическое развитие воздушного транспорта"
Финансовые последствия	Неприменимо

<i>Справочный материал</i>	A41-WP/16 EC/6 "Вспомогательный счет авиации" Система национальных счетов 2008 года (СНС 2008) Доклад 11-го Специализированного совещания по статистике (STA/11)
----------------------------	--

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Отрасль гражданской авиации представляет собой сложную экосистему, включающую, в частности, производство воздушных судов, эксплуатацию воздушного транспорта, техническое обслуживание и ремонт, аэропортовое и аэронавигационное обслуживание, связанные с авиацией информационные технологии и логистику. Несмотря на растущее значение этой отрасли, не существует общепринятого стандартного определения, четко обозначающего сферу ее деятельности, для целей национальной и международной экономической оценки.

1.2 Эта неоднозначность определений вызывает все больше проблем, поскольку страны желают количественно оценивать вклад авиации в экономику, отслеживать тенденции в отрасли и согласовывать нормативно-правовые рамки на межучрежденческом и межотраслевом уровнях.

1.3 Текущая работа ИКАО по созданию вспомогательного счета авиации (ASA) является заслуживающим высокой оценки шагом на пути к стандартизации экономических показателей. Однако среди государств-членов сохраняются разногласия, особенно по вопросу о том, следует ли включать производство воздушных судов и связанные с ним услуги в сферу гражданской авиации. Такие несоответствия отрицательно сказываются на сопоставимости данных и снижают их полезность для стран.

2. ПРОБЛЕМЫ, ВОЗНИКАЮЩИЕ В РЕЗУЛЬТАТЕ ОТСУТСТВИЯ СТАНДАРТИЗИРОВАННЫХ ОПРЕДЕЛЕНИЙ

2.1 В настоящее время Республика Корея проводит общенациональные статистические обследования авиационной отрасли, собирая ключевую информацию, такую как число авиационных предприятий, показатели занятости и данные о доходах, с частичным охватом производства воздушных судов. Однако различия в толковании определения авиационной отрасли соответствующими министерствами создают серьезные проблемы в плане четкого определения сферы охвата и границ обследования.

2.2 Например, в корейском Законе о предпринимательстве в авиационной сфере термин "авиационная отрасль" используется 19 раз, однако в нем отсутствует юридическое определение в силу разногласий между ведомствами, курирующими транспорт, аэрокосмическую отрасль, производство и оборону. Эта несогласованность приводит к фрагментации сбора данных и препятствует выработке политики на основе фактических данных. Кроме того, различия в толковании сферы деятельности отрасли сказываются на сопоставимости глобальных данных и могут помешать ИКАО в ее усилиях по последовательному мониторингу развития международной авиации.

2.3 Эта проблема не ограничивается Кореей. На 11-м Специализированном совещании ИКАО по статистике (STA/11) выявились противоположные позиции государств-членов по вопросу о том, следует ли включать производство воздушных судов в ASA. Одни утверждают, что это важнейший компонент цепочки создания добавленной стоимости в авиации, а другие считают, что

это отдельный вид капиталоемкой деятельности, связанный как с гражданским, так и с военным секторами.

3. ВКЛЮЧЕНИЕ НОВЫХ ОБЛАСТЕЙ В ОТРАСЛЬ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

3.1 Авиационная отрасль быстро развивается, и на стыке традиционной авиации и технологий нового поколения возникают новые области, такие как городская воздушная мобильность, беспилотные авиационные системы и коммерческая космическая деятельность. Без ориентированной на перспективу концептуальной основы государства-члены рискуют недооценить экономический вклад этих быстрорастущих сегментов и упустить возможности для комплексного планирования.

3.2 Кроме того, ввиду наличия глобальных отраслевых альянсов, мультимодальных транспортных сетей и экологических соображений требуется обеспечить всестороннее понимание расширенной экосистемы авиации, для чего необходимы единые формулировки и структура.

4. НЕОБХОДИМОСТЬ ОПРЕДЕЛЕНИЯ РАМОК ПОД РУКОВОДСТВОМ ИКАО

4.1 Стандартизированное определение отрасли гражданской авиации, разработанное ИКАО в сотрудничестве со Статистическим отделом Организации Объединенных Наций (UNSD), послужило бы образцом, который государства-члены могли бы адаптировать, обеспечив как учет национальных особенностей, так и международную сопоставимость.

4.2 Должно быть предусмотрено как базовое определение, в котором основное внимание уделяется услугам воздушного транспорта, так и расширенное определение, включающее такие смежные сектора, как производство, техническое обслуживание и ремонт, информационные технологии в авиации, грузовая логистика, коммерческий космический транспорт, беспилотные летательные аппараты и другие новые направления в сфере воздушного транспорта. Такой подход обеспечит основанную на фактических данных оценку политики в области авиации, планирования инвестиций и результатов на рынке труда.

4.3 Такая система классификации может быть интегрирована в существующие статистические структуры, такие как Международная стандартная отраслевая классификация всех видов экономической деятельности (МСОК) и Классификация основных продуктов (КОП), в соответствии с Системой национальных счетов (СНС) 2008 года.

4.4 Стандартизированные рамки позволили бы повысить согласованность статистических данных как в национальных счетах, так и в посвященных авиации обследованиях, упростить сопоставление трансграничных данных для целей координации политики, повысить степень согласованности между национальными учреждениями и проводить основанную на фактических данных оценку политики в области авиации, планирования инвестиций и результатов на рынке труда.

5. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

5.1 Республика Корея готова внести свой вклад в эту инициативу, используя свой опыт и технические ресурсы, и призывает другие государства-члены принять участие в совместном процессе, направленном на достижение согласованного понимания сферы охвата авиационной отрасли.

— КОНЕЦ —