



**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ**

**АССАМБЛЕЯ — 41-Я СЕССИЯ**

**ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

**Пункт 37 повестки дня. Авиационные данные. Мониторинг и анализ**

**МОДЕЛЬ ОЦЕНКИ СТАТУСА РАЗВИТИЯ ОТРАСЛИ  
ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ЕЕ ПРИМЕНЕНИЕ**

(Представлено Китаем)

**КРАТКАЯ СПРАВКА**

Инициатива "Ни одна страна не остается без внимания" (NCLB), выдвинутая ИКАО в 2014 году, помогает ее государствам-членам в обеспечении выполнения в полном объеме Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) ИКАО с целью обеспечить более эффективное согласование на общемировом уровне процесс соблюдения SARPS, с тем чтобы все государства – члены Организации получили доступ к значительным социально-экономическим выгодам, предоставляемым безопасным и надежным воздушным транспортом. Тем не менее, из-за различий в предоставляемых ресурсах, этапах развития и относительной роли гражданской авиации в государствах, а также в целях укрепления взаимного сотрудничества государств и содействия координации развития отрасли гражданской авиации в каждом государстве, прежде всего, представляется чрезвычайно важным провести научную и всестороннюю оценку статуса развития и места отрасли гражданской авиации в каждом государстве, с тем чтобы определить ее место в настоящее время, условия развития и существующую базу, оценить ее сильные и слабые стороны, выявить ключевые области развития и поставить более конкретные и реалистичные задачи в области развития, что позволит расширить сотрудничество в рамках мировой отрасли гражданской авиации, повысить уровень устойчивого развития и конкретизировать стоящие цели. Однако проведение количественной оценки статуса развития авиации в государстве или регионе на систематической, научной и всеобъемлющей основе представляется довольно сложной и трудной задачей. В настоящее время глобальным сообществом гражданской авиации предпринимаются неоднократные попытки оценить статус развития отрасли гражданской авиации в различных государствах, причем в каждом государстве используются свои собственные показатели, однако этим усилиям препятствует отсутствие системной, всеобъемлющей модели оценки, охватывающей все процессы. В последние годы в Китае проводится процесс активных исследований и разработок, позволивший предложить всеобъемлющую модель оценки развития отрасли гражданской авиации, ориентированную на национальные государства и конкретные отрасли, применение которой позволяет достичь позитивных результатов. С учетом этого данная модель оценки и виды ее применения рекомендованы ИКАО и ее государствам-членам, которые, как ожидается, предложат теоретическую поддержку и средства применения, что позволит им на более системной и всеобъемлющей основе проанализировать статус развития собственной отрасли гражданской авиации.

<sup>1</sup> Тексты на английском и китайском языках представлены Китаем.

<b>Действия:</b> Ассамблее предлагается согласиться с действиями, рекомендуемыми в разделе 3.	
<i>Стратегические цели</i>	Настоящий рабочий документ связан со стратегической целью <i>"Экономическое развитие воздушного транспорта"</i>
<i>Финансовые последствия</i>	Дополнительных ресурсов не требуется
<i>Справочный материал</i>	<p>Годовые доклады Совета</p> <p>Дос 9587 <i>"Политика и инструктивный материал в области экономического регулирования международного воздушного транспорта"</i></p> <p>Дос 9626, <i>"Руководство по регулированию международного воздушного транспорта"</i></p> <p>Дос 9161, <i>"Руководство по экономическим аспектам аэронавигационного обслуживания"</i></p> <p>Дос 9562, <i>"Руководство по экономике аэропортов"</i></p> <p>Дос 9082 <i>"Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание"</i></p> <p>Дос 8632 <i>"Политика ИКАО по вопросу налогообложения в области международного воздушного транспорта"</i></p> <p>WASA, <i>База данных о международных соглашениях о воздушных сообщениях</i></p> <p>iSTARS, <i>Комплексная система по анализу и представлению данных о тенденциях в области безопасности полетов</i></p> <p>Дос 9060 <i>"Справочное руководство по статистической программе ИКАО"</i></p>

## 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В целях содействия устойчивому развитию отрасли гражданской авиации в каждом государстве необходимо в срочном порядке выработать и ввести модель оценки, которая помогла бы во всеобъемлющем анализе статуса развития отрасли гражданской авиации. Отрасль гражданской авиации вносит существенный вклад в процессы глобального социально-экономического развития. Ежегодно почти 10 млн. пассажиров выполняют полеты в страны или регионы мира на борту более чем 100 тыс. коммерческих рейсов, причем каждый год около половины от общего количества 1,4 млрд международных туристов путешествуют по воздуху. Кроме того, отрасль гражданской авиации создает 63,5 млн. рабочих мест во всем мире и ежегодно приносит около 2,7 триллиона долл. США в мировой ВВП. По мере дальнейшего совершенствования сети авиационных маршрутов ожидается, что количество рейсов и пассажиров, путешествующим воздушным транспортом, удвоится к 2030 году, в связи с чем государствам и регионам требуется на постоянной основе совершенствовать систему управления гражданской авиацией, повышать уровень организационного оформления, стандартизации и систематизации, и расширять сотрудничество в таких областях, как обеспечение безопасности полетов, авиационной безопасности и эффективности авиационной деятельности и усилий по охране окружающей среды, с тем чтобы пассажиры могли выполнять полет в безопасных, комфортных и оптимальных условиях. С учетом этого в 2014 году ИКАО выступила с инициативой "Ни одна страна не остается без внимания (NCLB)" для оказания помощи ее государствам-членам в реализации в полном объеме Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) ИКАО. В рамках кампании NCLB особое внимание уделяется расширению поддержки, предоставляемой ИКАО своим государствам-членам, с целью обеспечить более высокий уровень глобальной гармонизации процесса выполнения SARPS, чтобы все государства-члены имели доступ к значительным социально-экономическим выгодам, предоставляемым безопасным и надежным воздушным транспортом. Тем не менее, из-за различий в предоставляемых ресурсах,

этапах развития и относительной роли гражданской авиации в государствах, а также в целях укрепления взаимного сотрудничества государств и содействия координации развития отрасли гражданской авиации в каждом государстве, прежде всего, представляется чрезвычайно важным провести научную и всестороннюю оценку статуса развития и места отрасли гражданской авиации в каждом государстве, с тем чтобы определить ее место в настоящее время, условия развития и существующую базу, оценить ее сильные и слабые стороны, выявить ключевые области развития и поставить более конкретные и реалистичные задачи в области развития, что позволит расширить сотрудничество в рамках мировой отрасли гражданской авиации, повысить уровень устойчивого развития и конкретизировать стоящие цели. С учетом этих факторов проведение количественной оценки статуса развития авиации в государстве или регионе на систематической, научной и всеобъемлющей основе представляется довольно сложной и трудной задачей.

1.2 До настоящего времени мировым сообществом гражданской авиации неоднократно предпринимались попытки оценить статус развития отрасли гражданской авиации в разных странах, причем каждое государство принимало свои собственные показатели и стремилось оформить эти показатели как национальные или отраслевые цели развития законодательным путем и в рамках разработки планов развития. Например, в ИКАО разработан *"Глобальный план обеспечения безопасности полетов на 2020–2022 гг."*, который определяет глобальную стратегию установления приоритетов и постоянного повышения уровня безопасности полетов и намечает общие цели, конкретные задачи и ключевые инициативы по повышению безопасности полетов (SEI) с целью обеспечить выполнение региональных и национальных планов в области безопасности полетов на международном, региональном и национальном уровнях, добиться дальнейшего уменьшения количества человеческих жертв и угроз жизни и повысить уровень безопасности полетов. В документе *"Стратегическое планирование ФАУ на 2019–2022 гг."*, разработанном и выполняемом ФАУ, основное внимание уделяется четырем областям: безопасность полетов, инфраструктура, инновационные подходы и ответственность, и установлены цели и задачи развития в этих областях на каждом этапе. В Великобритании выпущена *"Зеленая книга"* под названием *"Авиационная стратегия Великобритании до 2050 года"*, в которой определены цели и задачи развития, призванные обеспечить устойчивое развитие отрасли гражданской авиации в Великобритании на следующем этапе. В Индии выпущен документ *"Видение развития гражданской авиации до 2040 года"*, в котором установлены такие показатели развития, как объем пассажирских перевозок, размер парка воздушных судов, доходы и количество аэропортов. В целом глобальной отрасли гражданской авиации требуется всеобъемлющая модель для оценки развития отрасли в разных государствах на систематической и всеобъемлющей основе. В течение последних двух лет китайские ученые, сосредоточив внимание на задаче всеобъемлющей оценки статуса развития отрасли гражданской авиации, провели детальное изучение и исследование и с использованием инновационных подходов предложили модель оценки, ориентированную на национальные государства и индустрию для всестороннего анализа статуса развития отрасли гражданской авиации, и применили эту модель для анализа и оценки основных характеристик сравнительного развития отрасли гражданской авиации во всем мире, что позволило получить ясные, понятные и четкие "портреты данных".

## **2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА**

### **2.1 Теоретическая основа модели оценки статуса развития отрасли гражданской авиации**

2.1.1 Основные проблемы, которые необходимо решить с помощью модели оценки статуса развития отрасли гражданской авиации. Это сложный системный проект построения модели оценки, применимый для анализа статуса развития отрасли гражданской авиации в

различных странах мира, и для его реализации требуется решить четыре основных проблемы. Во-первых, как построить научную модель оценки для выявления сильных и слабых сторон в отрасли гражданской авиации государства. Во-вторых, как создать подлежащую количественной оценке и сопоставимую систему показателей оценки для каждого критерия оценки в модели. В-третьих, как обеспечить точность и сопоставимость данных применительно к различным статистическим системам и стандартам в разных странах. В-четвертых, как формулировать обоснованные предложения политического характера для содействия устойчивому развитию отрасли гражданской авиации в каждом государстве на основании результатов оценки.

2.1.2 Восемь критериев оценки статуса развития отрасли гражданской авиации. Основываясь на всеобъемлющем анализе законов развития и характеристик отрасли гражданской авиации в крупнейших странах мира, сообщество гражданской авиации Китая предлагает восемь критериев оценки статуса развития отрасли гражданской авиации в каждом государстве, а именно: "масштабы авиационного рынка", "сетевая система авиакомпаний", "международные авиационные узлы и сети внутренних аэропортов", "система организации воздушного движения", "система обеспечения безопасности полетов, авиационной безопасности и технической поддержки", "система авиации общего назначения", "возможности участия в формулировании правил и стандартов международной гражданской авиации" и "инновационные возможности содействия развитию отрасли международной гражданской авиации", при этом были предложены системные пояснения по смыслу и внутренней логике каждого из них. Восемь критериев оценки развития отрасли гражданской авиации представляют собой взаимосвязанное, интерактивное и взаимозависимое целое, и существует логическая взаимосвязь между восемью критериями оценки, обеспечивающая последовательную прогрессию и их постепенное усиление. На основе структурной теории системного анализа создана эволюционная модель механизма развития отрасли гражданской авиации, согласно которой восемь критериев оценки развития отрасли гражданской авиации находятся в процессе динамического роста; используя теорию цикличности экономики, процесс развития отрасли гражданской авиации в каждом государстве на основе уровня развития каждого из восьми критериев оценки был разбит на четыре этапа, а именно: период созревания, период надежд, период роста и период зрелости.

2.1.3 Система показателей для оценки статуса развития отрасли гражданской авиации. Основываясь на системной интерпретации и анализе параметров восьми критериев оценки статуса развития отрасли гражданской авиации, специалисты гражданской авиации Китая с помощью всеобъемлющих теорий и методов оценки и придерживаясь системных, научных, функциональных и сопоставимых принципов, смогли сформулировать и построить основанную на количественных показателях комбинированную систему количественной и качественной оценки показателей, включающую 21 критический элемент, 40 критериев наблюдения и 71 основополагающий показатель из общей массы соответствующих индикаторов, обычно используемых в глобальной отрасли гражданской авиации. Система показателей оценки позволяет точно измерять и оценивать уровень "зрелости" каждого из восьми критериев оценки развития отрасли гражданской авиации в государстве.

## **2.2 Результаты применения модели оценки статуса развития отрасли гражданской авиации**

2.2.1 Специалисты гражданской авиации Китая использовали эту модель для определения статуса развития отрасли гражданской авиации в 16 странах, в том числе в Китае, Соединенных Штатах Америки, Объединенных Арабских Эмиратах, Соединенном Королевстве, Германии, Южной Корее, России, Катаре, Японии, Турции, Франции, Канаде, Индии, Сингапуре, Австралии и Бразилии, и для анализа степени "зрелости" по каждому из восьми критериев статуса развития отрасли гражданской авиации в каждом государстве путем оценки значений

соответствующих показателей. Задача полномасштабного расчета по критериям оценки и горизонтального сопоставления статуса развития отрасли гражданской авиации в соответствующих странах впервые в мире была проведена на национальном уровне. В частности, путем использования показателей роста и сравнительных характеристик восьми критериев оценки статуса развития отрасли гражданской авиации и оригинальной теоретической модели и аналитических механизмов Ведомство гражданской авиации Китая смогло опубликовать доклад об оценке этапов развития гражданской авиации Китая. В этом докладе дается всеобъемлющая оценка исторических аспектов развития отрасли гражданской авиации в Китае, приведен детальный анализ существующих недостатков в отрасли гражданской авиации Китая и сформулированы политические рекомендации по сравнительным преимуществам, которые гражданская авиация Китая должна консолидировать и усилить, а также по потенциальным новым конкурентным преимуществам, которые необходимо наращивать и расширять: используя указанную модель оценки, гражданская авиация Китая будет на регулярной основе публиковать доклады по статистическим данным и сравнительному исследованию развития гражданской авиации в мире для использования сообществом международной гражданской авиации.

### 3. ДЕЙСТВИЯ

3.1 По результатам создания и использования вышеупомянутой модели в Китае опубликован отчет об этапах развития гражданской авиации Китая, в котором указаны исторические аспекты гражданской авиации Китая и приводятся точные данные об уровне упомянутых выше восьми критериев, что позволяет использовать его в соответствующих областях. Выражается надежда на то, что ИКАО и другие страны примут к сведению информацию об этой китайской модели.

3.2 Рекомендуется, чтобы ИКАО опубликовала материалы о соответствующих моделях и ресурсах данных, имеющиеся в ее распоряжении.

— КОНЕЦ —