

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ — 37-Я СЕССИЯ****ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

Пункт 53 повестки дня. Экономический анализ

**РАЗРАБОТКА МЕТОДА РАСЧЕТА ТЕМПА ИНФЛЯЦИИ  
В АВИАЦИОННОМ СЕКТОРЕ**

(Представлено Венесуэлой (Боливарианской Республикой))

**КРАТКАЯ СПРАВКА**

Настоящий документ посвящен вопросу улучшения качества макроэкономических данных об авиационном рынке и анализу его развития с учетом важности авиатранспортных услуг для национальной и глобальной экономик. В нем также содержится призыв принять решение и политику, способствующие устойчивому и эффективному развитию международной гражданской авиации с минимальными экономическими потерями согласно статье 44 Конвенции о международной гражданской авиации. Цель заключается в установлении показателя, позволяющего измерять колебания цен в авиационном секторе, диагностировать ситуацию в глобальном масштабе с учетом данного фактора, влияющего на функционирование этого сектора и дающего возможность соответствующим полномочным органам вырабатывать стратегию и своевременно предпринимать действия, не влекущие непоправимых последствий для стабильности сектора. Такой показатель даст возможность оптимально использовать человеческие, финансовые и экологические ресурсы.

**Действия:** Ассамблее предлагается:

- а) настоятельно призвать ИКАО провести исследования и выработать метод расчета темпов инфляции в сфере авиации;
- б) призвать государства-члены поделиться своим опытом в области расчета экономического показателя для авиационного сектора.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью D "Эффективность. Повышать эффективность авиационной деятельности" (п. 2 "Изучать тенденции, координировать планирование и разрабатывать инструктивные указания для государств, способствующие стабильному развитию международной гражданской авиации")
<i>Финансовые последствия</i>	Неприменимо
<i>Справочный материал</i>	Doc 7300, Конвенция о международной гражданской авиации, девятое издание Doc 9902, Действующие резолюции Ассамблеи (по состоянию на 28 сентября 2007 года)

<sup>1</sup> Текст на испанском языке представлен Венесуэлой.

## 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Учитывая растущее значение авиационного сектора для развития стран, необходимо рассмотреть экономические и социальные преимущества эффективной системы, позволяющей определять необходимые будущие потребности в человеческих и финансовых ресурсах.

1.2 Не секрет, что доля авиационного сектора в глобальной экономике и в ВВП каждой страны весьма велика. Этот сектор привлекает крупные инвестиции и является самой крупной отраслью в мире, т. к. к нему относится не только воздушный транспорт, но также аэропорты, считающиеся важным экономическим фактором, объекты технического обслуживания, учебные центры и т. д.

1.3 Со временем проявились темпы изменений (позитивных и негативных) по различным элементам, образующим "корзину продуктов и услуг, обеспечиваемых авиационным сектором", со всеми их последствиями для глобальных воздушных перевозок, независимо от причин таких изменений.

## 2. АНАЛИЗ

2.1 Проводились исследования в целях оценки и анализа экономических аспектов воздушных перевозок в различных регионах, однако в глобальном масштабе не было предпринято ни одного исследования, учитывающего различные аспекты деятельности сектора гражданской авиации.

2.2 Перед тем как выработать коммерческую политику в области авиации, важно знать контекст, в котором она будет применяться, поскольку в первую очередь необходимо произвести оценку рынка, требований и условий каждой страны, а также ее интересов в социальной, экономической и политической сферах, которые позволяют формулировать политику и разрабатывать меры, призванные прогнозировать возможные последствия реализации такой политики.

2.3 В этой связи важно знать темпы инфляции, т. е. колебания цен на различные элементы, включаемые в структуру затрат предприятий авиационного сектора, а также влияние таких колебаний. Рост цен сказывается на секторе, потому что сборы за услуги определяются с учетом затрат, а приток нового капитала зависит от спроса.

2.4 Расчет темпов инфляции в авиационном секторе позволит значительно повысить качество макроэкономических данных и упростить принятие решений, касающихся торговой политики и экономических мер. Он также позволит повысить качество планирования в целях получения максимальных преимуществ от авиационной деятельности, как предусматривается соответствующей стратегической целью ИКАО.

2.5 С начала 2008 года наблюдается заметное сокращение объемов авиаперевозок в связи с кризисом, который продолжает сказываться на экономике стран. Согласно статистическим данным ИАТА, за 2009 год объем перевозок по сравнению с 2008 годом сократился на 3,5 %, а заполняемость кресел составила 75,7 %, что обернулось потерями для авиационного сектора и вызвало необходимость принятия плохо спланированных срочных компенсационных мер, например решения повысить тарифы и сборы.

2.6 Также важно учитывать экономическое и финансовое положение компаний в авиационном секторе, поскольку это будет способствовать повышению эффективности инвестиций на совершенствование планирования и политики в области безопасности полетов, авиационной безопасности и охраны окружающей среды.

2.7 Статья 44 Чикагской Конвенции предусматривает "безопасное и упорядоченное развитие международной гражданской авиации во всем мире и предотвращение экономических потерь". Если знать темпы инфляции в секторе, то можно предпринимать экономические и эксплуатационные меры по максимальному смягчению последствий финансового кризиса, который непосредственно затронул авиацию и привел к значительным потерям, в частности, для авиакомпаний, аэропортов и поставщиков аэронавигационных услуг. Его следствием также явилось сокращение объемов выручки и ухудшение положения в области авиационной безопасности.

2.8 Наиболее подходящим показателем для распределения, корректировки и уточнения значений, требующих исправления, является темп инфляции. Поскольку темп инфляции отражает изменение стоимостных показателей, он может способствовать совершенствованию комплексной статистической базы данных, что позволит предприятиям иметь дополнительные критерии для выработки более точных стратегий оптимизации доходов и сокращения затрат. Это в свою очередь позволит улучшить оперативное планирование, что даст возможность компаниям лучше оценивать свою покупательную способность с точки зрения основных продуктов, важных для их функционирования. Эти преимущества в конечном итоге обернутся большей стабильностью и лучшими возможностями для роста сектора.

### 3. **ВЫВОД**

3.1 Степень влияния изменения экономических показателей и других факторов, отрицательно сказывающихся на оперативной деятельности, зависит от принимаемых мер по минимизации последствий. Знание темпа инфляции позволяет своевременно принимать корректирующие меры с целью предотвращения нарушения деятельности и ухудшения качества обслуживания, предоставляемого авиакомпаниями и другими представителями сектора, что способствует развитию и росту гражданской авиации.