



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

СЕДЬМАЯ ВСЕМИРНАЯ АВИАТРАНСПОРТНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ
(ATCONF/7)

Монреаль, Штаб-квартира, 16–20 ноября 2026 года

Пункт 1 повестки дня. Обзор достижений в области воздушного транспорта

ОБЗОР ДОСТИЖЕНИЙ В ОБЛАСТИ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА

(Представлено Секретариатом)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем документе представлен обзор основных достижений в области международного воздушного транспорта со времени проведения шестой Всемирной авиатранспортной конференции (ATConf/6) в 2013 году. В нем рассматривается прогресс в развитии рынков, отраслевых структур, подходов к регулированию и благоприятных условий в контексте долгосрочных перспектив на период до 2050 года, намеченных в Стратегическом плане Международной организации гражданской авиации (ИКАО). Настоящий документ подготовлен в целях обеспечения общего уровня ситуационной осведомленности заинтересованных сторон и создания предметной основы для обсуждения предстоящих задач, возникающих проблем, будущих приоритетов и направлений дальнейшего сотрудничества на седьмой Всемирной авиатранспортной конференции (ATConf/7).

Действия: Конференции предлагается:

- принять к сведению основные достижения в области международного воздушного транспорта со времени проведения ATConf/6;
- признать ключевые новые тенденции и технологии, определяющие развитие сектора;
- рекомендовать государствам учитывать в своих подходах к регулированию новые аспекты, указанные в п. 3.3, а также сотрудничать с ИКАО в целях разработки соответствующей экономической нормативной базы в поддержку новых технологий;
- рекомендовать государствам оказывать поддержку ИКАО и сотрудничать с ней в достижении целей ее Стратегического плана на 2026–2050 гг.

Стратегическая цель	Данный рабочий документ связан со стратегической целью "Экономическое развитие воздушного транспорта обеспечивает экономическое процветание и социальное благополучие для всех"
Финансовые последствия	Указанная в настоящем документе деятельность будет осуществляться при наличии ресурсов в бюджете Регулярной программы на 2026–2028 гг. и/или за счет внебюджетных взносов, включая взносы в Добровольный фонд воздушного транспорта
Справочный материал	Дос 10009 "Шестая Всемирная авиатранспортная конференция: устойчивость воздушного транспорта". Штаб-квартира ИКАО, Монреаль, 18–22 марта 2013 года. Доклад об экономическом развитии Дос 10027 "38-я сессия Ассамблеи. Монреаль, 24 сентября – 4 октября 2013 года. Доклад Экономической комиссии" Дос 10221 "42-я сессия Ассамблеи. Монреаль, 23 сентября – 3 октября 2025 года. Доклад Экономической комиссии" Стратегический план ИКАО на 2026–2050 гг.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Международный воздушный транспорт представляет собой глобальную систему экономического сотрудничества, основанную на общих принципах и межведомственной координации в рамках *Конвенции о международной гражданской авиации* (Чикагская конвенция), принятой в 1944 году и дополненной соответствующими документами воздушного права в коммерческой области¹. Он обеспечивает функционирование унифицированной глобальной системы, способствующей развитию мобильности, туризма, торговли и социально-экономического обмена, что по-прежнему необходимо для экономического взаимодействия и социальной сплоченности многих государств и регионов.

1.2 В рамках этой системы со времени проведения Специальной авиатранспортной конференции 1977 года ИКАО проводит всемирные конференции по вопросам международного воздушного транспорта. За этот период было проведено шесть всемирных авиатранспортных конференций, посвященных возникающим проблемам регулирования и развития рынка. Шестая Всемирная авиатранспортная конференция (ATConf/6), проводившаяся в 2013 году и посвященная теме *"Устойчивость воздушного транспорта"*, ознаменовала собой важный этап в процессе модернизации экономической нормативной базы в сфере международного воздушного транспорта. С того времени эксплуатационная среда стала более объемной, более сложной и более подверженной воздействию внешних факторов, что вызывает новые вопросы о целесообразности и согласованности существующих методических подходов.

2. ДОСТИЖЕНИЯ И ПРОГРЕСС СО ВРЕМЕНИ ATCONF/6

2.1 Методические рекомендации ATConf/6 и их выполнение

2.1.1 На ATConf/6 был принят комплексный набор выводов и рекомендаций, направленных на модернизацию экономической и нормативной базы в сфере международного воздушного транспорта. Эти рекомендации, одобренные на 38-й сессии Ассамблеи ИКАО, выполнялись в рамках структурированной программы работы, о ходе которой сообщалось на последующих сессиях Ассамблеи, в том числе на 42-й сессии Ассамблеи ИКАО, состоявшейся в 2025 году.

2.1.2 На основе выводов и рекомендаций ATConf/6 ИКАО осуществляет скоординированную программу работы в области экономического регулирования международного воздушного транспорта. Ниже приводится краткий обзор прогресса по основным направлениям работы:

- а) **Доступ к рынку, владение авиаперевозчиками и контроль над ними, а также грузовые авиаперевозки.** Работа по либерализации проводится в рамках двусторонних, многосторонних и региональных механизмов в соответствии с *Долгосрочной концепцией ИКАО по либерализации международного воздушного транспорта*, разработанной по итогам ATConf/6 и одобренной Советом и 39-й сессией Ассамблеи ИКАО. ИКАО оказывает поддержку этой работе посредством политического диалога и переговоров о воздушных сообщениях, в частности на Конференции ИКАО по проведению переговоров о воздушных сообщениях (ICAN). Продолжается работа по вопросам владения авиаперевозчиками и контроля над ними, включая рассмотрение проекта *Конвенции об*

¹ Монреальская конвенция 1999 года, Кейптаунская конвенция и Протокол по авиационному оборудованию 2001 года, а также Соглашение о транзите при международных воздушных сообщениях (СТМВС) 1944 года.

иностранных инвестициях в авиакомпании. Однако результаты проведенных консультаций свидетельствуют о том, что в настоящее время государства предпочитают решать этот вопрос посредством двусторонних соглашений, подкрепленных пересмотренными и усовершенствованными вариантами типовых соглашений ИКАО о воздушном сообщении (ТСВС), как указано в резолюции А42-26 Ассамблеи. Особое внимание уделяется также грузовым авиаперевозкам, при этом в рамках политического диалога подчеркивается важность эксплуатационной гибкости, что стало особенно актуальным в период пандемии COVID-19. Продолжение применения многосторонних соглашений, в том числе Соглашения о транзите при международных воздушных сообщениях, также способствует упрощению формальностей при международных воздушных перевозках и развитию глобальных сетей маршрутов и транспортной связности. Тем не менее, достижение цели полной либерализации доступа к рынку, собственности и контроля, а также грузовых авиаперевозок приобретает все более важное значение для поддержки инвестиций, инноваций, появления новых технологий и новых участников рынка, а также для оптимизации социально-экономических выгод от воздушного транспорта.

- b) **Защита интересов потребителей и добросовестная конкуренция.** ИКАО выступает за расширение применения не имеющих обязательной юридической силы Основных принципов защиты интересов потребителей, подкрепленных аналитическими исследованиями, а также примерами национальной и региональной практики, в которых приводятся общие ориентиры с сохранением гибкости для их внедрения на национальном уровне. Прозрачность и обмен информацией также широко используются в качестве основных средств для решения вопросов, связанных с конкуренцией, в том числе в рамках подборки материалов по правилам и политике в сфере конкуренции и постоянного обмена опытом в ходе различных форумов ИКАО, таких как Авиатранспортный симпозиум ИКАО (IATS) и ICAN.
- c) **Налогообложение, взимание сборов и финансирование инфраструктуры.** ИКАО продолжает работу по повышению информированности о своей политике в области налогообложения международного воздушного транспорта и потенциальных последствиях взимания не связанных с авиацией сборов посредством инструктивного материала и политического диалога. В то же время продолжается работа по оказанию поддержки государствам в реализации политики ИКАО по вопросам аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание, возмещения расходов и финансирования инфраструктуры, а также по рассмотрению надлежащих механизмов финансирования надзорных функций (см. также ATConf/7-WP/7).
- d) **Внедрение политики и инструктивных материалов ИКАО.** В связи с неравномерным применением государствами политики ИКАО инструктивные материалы были пересмотрены и обновлены с сохранением акцента на повышении информированности, оказании поддержки во внедрении и наращивании потенциала.

2.2 Прочие основные достижения отрасли со времени ATConf/6

2.2.1 Рост и структурная сложность рынка. После ATConf/6 в сфере международного воздушного транспорта отмечался устойчивый рост, сопровождавшийся повышением структурной сложности и концентрации рынка. Процессы повышения конкуренции, цифровизации и изменения ожиданий и потребностей пассажиров привели к слиянию и гибридизации бизнес-моделей авиакомпаний, при этом более широкое распространение альянсов, совместных предприятий и других форм коммерческого сотрудничества отрицательно сказалось на традиционных двусторонних механизмах и вызвало сомнения в эффективности политики в области нормативного надзора и конкуренции. Несмотря на активный рост объема перевозок, поддерживаемый непрерывным расширением сети бюджетных и сверхбюджетных авиакомпаний (лоукостеров), а также растущей диверсификацией бизнес-моделей авиаперевозчиков, рентабельность отрасли оставалась неравномерной и подверженной структурным рискам, что выражалось в постоянном снижении прибыли, колебании затрат и значительных региональных различиях. В этот же период грузовые авиаперевозки приобрели особое стратегическое значение благодаря расширению международной электронной торговли и более глубокой интеграции в глобальные цепочки создания стоимости. Эти достижения способствовали повышению транспортной связности, однако они также позволили выявить растущие различия в темпах развития рынка, нормативно-правовых базах и организационном потенциале.

2.2.2 Системные сбои и устойчивость авиационной системы. Впоследствии международный воздушный транспорт подвергся ряду серьезных и взаимосвязанных глобальных сбоев. Пандемия COVID-19 привела к беспрецедентному снижению спроса, острому финансовому кризису во всей цепочке создания стоимости в авиации и значительным кадровым изменениям, за которыми последовали дополнительные проблемы, вызванные геополитической напряженностью, нарушением нормального использования воздушного пространства, колебанием цен на энергоносители и общей макроэкономической неопределенностью. Позднее было достигнуто восстановление объема перевозок и финансовых показателей на глобальном уровне, однако этот опыт способствовал выявлению сохраняющихся уязвимых мест структурного характера и неравномерной степени устойчивости различных регионов, сегментов рынка и государств. Эти факты свидетельствуют о глубокой взаимозависимости элементов авиационной системы и подчеркивают системный характер рисков для всего сектора.

2.2.3 Новые тенденции, технологии и структурные проблемы. В этот же период ускорение процессов цифровизации и автоматизации с использованием расширенной аналитики и новых авиационных технологий, в том числе беспилотных авиационных систем (БАС), привело к изменению эксплуатационной, коммерческой и нормативной практики во всей авиационной системе. В то же время на этапе восстановления были выявлены новые проблемы, включая ограничения инфраструктуры и потенциала, дефицит воздушных судов и запасных частей, сбои в работе цепочек поставок и ужесточение условий финансирования. Эти проблемы усугубляются ужесточением экологических требований, рисками в области кибербезопасности и управления данными, демографическими изменениями и растущим дефицитом квалифицированных кадров, что свидетельствует о структурных недостатках в устойчивости кадрового потенциала, организационной готовности и долгосрочном планировании.

3. **УСКОРЕНИЕ ТЕМПОВ РАЗВИТИЯ АВИАЦИОННОЙ ОТРАСЛИ В ПЕРИОД ДО 2050 ГОДА**

3.1 **Долгосрочные перспективы и стратегический контекст.** По мере перехода к более долгосрочному планированию развития отрасли политика в области международного воздушного транспорта выходит за рамки восстановления после кризиса и все более сосредотачивается на создании необходимой структурной основы для обеспечения устойчивого глобального роста. Долгосрочные прогнозы перевозок, предусматривающие увеличение числа пассажиров приблизительно до 12,4 млрд к 2050 году, обуславливают необходимость создания значительно более крупной и сложной системы с более высокой степенью взаимозависимости между отдельными элементами. Появление новых участников рынка, таких как дистанционно пилотируемые авиационные системы (ДПАС), беспилотные авиационные системы (БАС), перспективная аэромобильность (ААМ) и полеты в верхнем воздушном пространстве (НАО), а также рост объемов космических транспортных перевозок через воздушное пространство, еще больше усложняют его структуру, что требует интегрированных подходов к управлению воздушным пространством, совершенствованию нормативно-правовой базы и обеспечению глобальной интероперабельности. Опыт, накопленный со времени проведения ATConf/6, свидетельствует о том, что рост, надежность и устойчивость тесно взаимосвязаны и должны рассматриваться в рамках комплексного подхода. В этой связи в Стратегическом плане ИКАО на 2026–2050 гг. изложены общие стратегические принципы определения направлений экономического развития воздушного транспорта, наращивания организационного потенциала и обеспечения глобальной транспортной связности с учетом различных национальных условий.

3.2 **Руководящие принципы и экономические механизмы содействия устойчивому росту.** Для обеспечения прогнозируемого роста в период до 2050 года потребуется наличие руководящих принципов и экономических механизмов, отражающих изменения рыночных структур, расширение международного сотрудничества, более высокие ожидания в отношении согласованности норм регулирования, а также соответствующие процессы модернизации инфраструктуры. Существующие механизмы по-прежнему обеспечивают стабильность, однако они все чаще функционируют на пределе возможностей в условиях столь динамичного развития, что подчеркивает необходимость разработки более согласованных, совместимых и скоординированных стратегических подходов, подкрепленных расширением сотрудничества в области регулирования и наращиванием организационного потенциала. Устойчивое долгосрочное развитие также будет зависеть от достижения цели полной либерализации доступа к рынку, собственности, контроля, и грузовых авиаперевозок посредством принятия положений, обеспечивающих внедрение новых технологий, развивающихся авиационных услуг и новых участников рынка, а также от наличия надежных экономических механизмов, необходимых для планирования и финансирования инфраструктуры, возмещения затрат и эффективного финансирования надзорных функций. В этой связи ATConf/7 предоставит возможность своевременно оценить возможные варианты дальнейшей модернизации существующих механизмов в поддержку упорядоченного, инклюзивного и устойчивого развития международного воздушного транспорта, а также подчеркнуть растущую важность мобилизации доходов и добровольного финансирования со стороны доноров для устранения недостатков в области внедрения в развивающихся странах в соответствии со стратегической целью *"Ни одна страна не остается без внимания"* (NCLB). Для обеспечения прогнозируемого роста также потребуется наличие правовых и организационных механизмов упрощения инвестиций и доступа к капиталу посредством более широкого и эффективного применения Кейптаунской конвенции и Протокола по авиационному оборудованию, что позволит повысить правовую определенность и обеспечить финансирование расширения и модернизации парка воздушных судов. Конференция предоставит возможность внедрить инструменты и механизмы для содействия инвестициям и доступу к капиталу в других важнейших областях, включая развитие инфраструктуры и модернизацию организации воздушного движения, решения

на основе более экологичных источников энергии, а также разработку и внедрение новых технологий и перспективных авиационных услуг.

3.3 Инновации, новые технологии и готовность системы. В период до 2050 года ускорение темпов развития авиации будет зависеть от эффективного и скоординированного использования инноваций, новых технологий и человеческого капитала. Процессы цифровизации и автоматизации с использованием расширенной аналитики и новых авиационных систем, в том числе БАС, будут все в большей степени определять эксплуатационную эффективность, рыночные структуры и функции нормативного надзора, при этом открывая значительные возможности для цифровой трансформации в целях поддержки ускоренного и более эффективного роста международного воздушного транспорта. Для того чтобы эти достижения способствовали упорядоченному развитию международной гражданской авиации, требуется наличие ориентированных на будущее, инклюзивных и общесистемных подходов, а также постоянных инвестиций в подготовку персонала, освоение навыков и наращивание организационного потенциала. В этой связи такие инициативы, как программа подготовки следующего поколения авиационных специалистов (NGAP) и стратегическая цель NCLB, играют ключевую роль в обеспечении сбалансированного, устойчивого и ориентированного на будущее развития авиации.

4. ВЫВОД

4.1 Достигнутые со времени ATConf/6 результаты свидетельствуют как о преемственности, так и об адаптации в сфере управления международным воздушным транспортом. Установленные руководящие принципы в целом сохраняют свою актуальность, однако развитие рыночных структур, ускорение темпов технического прогресса и системные сбои обуславливают необходимость наращивания организационного потенциала, а также обеспечения кадровой и общесистемной устойчивости. В ходе дальнейшей разработки руководящих принципов также может оказаться целесообразным принять дополнительные меры по содействию внедрению положений международных документов воздушного права, призванных способствовать обеспечению транспортной связности, правовой определенности, защиты интересов пассажиров и инвестиций в авиационную отрасль. В связи с переходом сектора от восстановления к созданию значительно более сложной системы с более высокой степенью взаимозависимости отдельных элементов ATConf/7 предоставит государствам важную возможность рассмотреть вопрос о том, по-прежнему ли существующие международно-правовые документы и руководящие принципы в области авиации соответствуют поставленной цели и каким образом они могут продолжать способствовать упорядоченному, инклюзивному и устойчивому развитию в период до 2050 года.