Международная организация гражданской авиации

ATConf/7-WP/102[1]
24/9/26

РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

СЕДЬМАЯ ВСЕМИРНАЯ АВИАТРАНСПОРТНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ (ATCONF/7)

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

Пункт 3 повестки дня. Укрепление нормативной и институциональной базы
3.2 Укрепление авиационной связности на основе прогрессивных экономических и нормативных авиационных механизмов для международного воздушного транспорта

ГРУЗОВЫЕ АВИАПЕРЕВОЗКИ КАК ФАКТОР ЭКОНОМИЧЕСКОГО РОСТА И ДВИЖУЩАЯ СИЛА ДИВЕРСИФИКАЦИИ И ЖИЗНЕСТОЙКОСТИ: ОПЫТ ОМАНА В РАМКАХ НАЦИОНАЛЬНОЙ СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ АВИАЦИИ ДО 2040 ГОДА

(Представлено Оманом)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В данном документе рассматривается стратегическая роль грузовых авиаперевозок как фактора, способствующего развитию торговли, диверсификации экономики и обеспечению жизнестойкости цепочек поставок, хотя этой роли зачастую уделяется меньше внимания в национальном и международном контексте, чем пассажирским перевозкам. В документе излагается, как грузовые авиаперевозки стали одним из основных направлений диверсификации экономики в рамках Национальной стратегии развития авиации до 2040 года Омана (с целевым показателем в размере около 1 млн тонн в год к 2040 году) за счет согласования с национальной стратегией в области логистики, мультимодальной интеграции, благоприятной регуляторной базы и последовательной системы оценки эффективности. Документ содержит практические выводы для государств-членов и предложение принять меры по восстановлению сбалансированности политических повесток дня на глобальном уровне, для того чтобы грузовые авиаперевозки получили внимание, соразмерное их экономической роли.

Действия: Конференции предлагается рассмотреть рекомендации, изложенные в п. 6.

Стратегическая цель	Данный рабочий документ связан со стратегической целью *"Экономическое развитие воздушного транспорта обеспечивает экономическое процветание и социальное благополучие для всех"*
Финансовые последствия	Реализация подходов, изложенных в настоящем документе, может потребовать инвестиций в инфраструктуру грузовых авиаперевозок, логистические аэропортовые средства и мультимодальные транспортные коридоры. В документе продвигаются модели государственно-частного партнерства и идеи привлечения финансирования из частного сектора в проекты, перспективные в плане кредитования, что позволяет снизить прямое финансовое бремя государств и повысить эффективность инвестиций.

[1] Текст документа на арабском языке предоставлен Оманом.

Справочный материал	*Oman Vision 2040. Национальное концептуальное видение*, Султанат Оман *Национальная стратегия развития авиации до 2040 года*, Султанат Оман *Стратегия развития логистики Султаната Оман до 2040 года* (SOLS 2040) *Политика и инструктивный материал в области экономического регулирования международного воздушного транспорта* (Doc 9587), четвертое издание, 2017 год *Руководство по регулированию международного воздушного транспорта* (Doc 9626) Заключительный доклад шестой Всемирной авиатранспортной конференции (ATConf/6), Монреаль, март 2013 года International Air Transport Association (IATA), *The Value of Air Cargo: Air Transport and Global Value Chains* World Bank, *The Air Connectivity Index: Measuring Integration in the Global Air Transport Network* Air Transport Action Group (ATAG), *Aviation: Benefits Beyond Borders*, 2024 edition

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 На долю грузовых авиаперевозок приходится часть мировой торговли, которая в стоимостном выражении значительно превышает их долю в физическом объеме: в 2023 году воздушным транспортом были доставлены товары, стоимость которых составила примерно треть от общего объема мировой торговли (Air Transport Action Group (ATAG), *Aviation: Benefits Beyond Borders*, 2024 edition). Грузовые авиаперевозки служат важнейшим элементом глобальных цепочек поставок дорогостоящих и скоропортящихся товаров, а также продукции, требующей срочной доставки. Пандемия COVID-19 продемонстрировала системную значимость этого сектора: благодаря грузовым авиаперевозкам удалось обеспечить стабильные поставки медицинских товаров, вакцин и предметов первой необходимости в условиях серьезных нарушений в работе сетей пассажирских перевозок.

1.2 Несмотря на столь стратегически важную роль, в национальных стратегиях авиационного развития и в рамках международного политического диалога грузовым авиаперевозкам традиционно уделяется меньше внимания, чем пассажирским. Стремительный рост трансграничной электронной коммерции, трансформация глобальных цепочек поставок и повышенное внимание к вопросам жизнестойкости делают этот дисбаланс все более ощутимым для государств, стремящихся использовать потенциал воздушного транспорта в целях развития.

2. ОМАНСКАЯ МОДЕЛЬ: ОТ ГЕОГРАФИЧЕСКОГО ПОЛОЖЕНИЯ К ИНТЕГРИРОВАННОЙ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ЭКОСИСТЕМЕ

2.1 Расположение Омана на основных торговых путях, связывающих Восток и Запад, с прямым выходом к Индийскому океану и близостью к рынкам Азии, Африки и Европы создает естественную основу для развития мультимодальной логистики. В *Концептуальном видении Омана до 2040 года (Oman Vision 2040)* логистика определяется как приоритетный сектор для диверсификации экономики, а *Национальная стратегия развития авиации до 2040 года* воплощает это видение в конкретные обязательства в сфере авиации.

2.2 *Национальная стратегия развития авиации до 2040 года* устанавливает национальный целевой показатель примерно в 1 млн тонн грузовых авиаперевозок в год к 2040 году

наряду с такими целевыми показателями, как 42 млн пассажиров, вклад в валовой внутренний продукт (ВВП) в размере 2,3 млрд оманских риалов и создание 125 000 прямых рабочих мест. Установление количественных целевых показателей по грузовым перевозкам наравне с целевыми показателями по пассажирским перевозкам гарантирует, что развитию грузовых перевозок будет уделяться постоянное внимание на институциональном уровне, будут реализовываться специальные инициативы и будет обеспечиваться измеримая подотчетность.

2.3 Главный урок, который можно извлечь из опыта Омана, заключается в том, что развитие сектора грузовых авиаперевозок невозможно в отрыве от других направлений. Национальная стратегия развития авиации была целенаправленно увязана с Национальной стратегией развития логистики: благодаря этому аэропорты, морские порты, свободные экономические зоны и наземные транспортные коридоры функционируют как единая экосистема. Такая интеграция предполагает и межинституциональную координацию: органы, отвечающие за авиацию, порты, таможенный контроль и свободные экономические зоны, сотрудничают в рамках механизмов совместного управления, обеспечивающих согласованность действий на уровне инвестирования, реформирования регуляторной базы и коммерческого развития.

3. ОБСУЖДЕНИЕ И АНАЛИЗ

3.1 В сфере регулирования Оман поддерживает благоприятные условия для развития грузовых авиаперевозок, в том числе следует открытому подходу к доступу на рынок услуг грузовых перевозок, занимается упрощением формальностей, а также осуществляет постепенную цифровизацию грузовых и таможенных операций. Согласно опыту Омана, эффективность пограничных процедур и документооборота имеет критическое значение для конкурентоспособности грузоперевозок наравне с наличием развитой физической инфраструктуры.

3.2 Развитие трансграничной электронной коммерции рассматривается как отдельное приоритетное направление государственной политики, при этом особое внимание уделяется требованиям к экспресс-доставке, обмену данными и готовности аэропортов к обработке больших объемов партий мелких грузов. Это позволяет обеспечить связность сетей воздушного и морского транспорта за счет наиболее эффективного сочетания видов транспорта и расширяет географический охват услуг, предлагаемых национальным сектором грузовых авиаперевозок.

3.3 Развитие грузовых перевозок отслеживается в рамках Системы управления эффективностью (PMS) *Национальной стратегии развития авиации до 2040 года*, которая включает 39 инициатив и 60 ключевых показателей эффективности (КПЭ); доклады по показателям, относящимся конкретно к грузовым перевозкам, периодически представляются в комитет высокого уровня, возглавляемый руководством ведомства гражданской авиации (ВГА). Строгие требования к предоставлению доказательств предполагают, что все указанные цифры должны быть подтверждены документально, что обеспечивает достоверность отчетности по грузовым перевозкам перед Правительством.

4. МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПОСЛЕДСТВИЯ И СРАВНИТЕЛЬНЫЙ АНАЛИЗ

4.1 Опыт Омана показывает, что государства могут получить значительные выгоды, если развитие сектора грузовых авиаперевозок станет одним из приоритетных направлений их национальной авиационной политики в сочетании со стратегиями в области логистики и торговли, а также при наличии поддающихся количественной оценке целевых показателей. Кроме того,

выявляется наличие пробела на международном уровне: инструктивные материалы в области экономического развития, регулирования и измерения грузовых авиаперевозок, которые не подвергались существенному обновлению со времени проведения шестой Всемирной авиатранспортной конференции (ATConf/6), не успевают за структурными изменениями в секторе, в частности за развитием электронной коммерции, трансформацией цепочек поставок и требованиями к жизнестойкости.

5. ВЫВОД

5.1 В настоящем документе утверждается, что грузовые авиаперевозки являются стратегическим фактором, способствующим развитию торговли, диверсификации экономики и жизнестойкости. Опыт Омана показывает, что сочетание количественных национальных целевых показателей по грузоперевозкам, комплексного мультимодального подхода, благоприятной регуляторной базы и последовательной системы оценки эффективности позволяют преобразовать географический потенциал в структурированную национальную программу развития. Седьмая Всемирная авиатранспортная конференция (ATConf/7) обладает всеми необходимыми возможностями для восстановления баланса в глобальной политической повестке дня в отношении этого вопроса.

6. НЕОБХОДИМЫЕ ДЕЙСТВИЯ

6.1 Конференции предлагается рассмотреть следующие рекомендации:

a) принять к сведению опыт Омана в области развития грузовых авиаперевозок как одной из основ диверсификации экономики в рамках *Национальной стратегии развития авиации до 2040 года*;

b) признать, что грузовые авиаперевозки являются стратегическим фактором, способствующим развитию торговли, экономическому развитию и жизнестойкости цепочек поставок, и заслуживают внимания на уровне государственной политики, соразмерного их экономической роли;

c) призвать государства-члены включить грузовые авиаперевозки с установлением измеримых целевых показателей в свои национальные стратегии развития авиации, обеспечив их согласованность с национальными стратегиями в области логистики и торговли;

d) предложить Международной организации гражданской авиации (ИКАО) пересмотреть и усовершенствовать политику и инструктивные материалы, касающиеся экономического развития грузовых авиаперевозок, включая вопросы доступа к рынку, упрощения формальностей, электронной коммерции и мультимодальной интеграции;

e) включить, где это необходимо, вопросы развития грузовых авиаперевозок в программу дальнейшей работы, вытекающую из итогов настоящей Конференции.

— КОНЕЦ —