Международная организация гражданской авиации

ATConf/7-WP/105[1]
23/9/26

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
1.2 Воздушный транспорт в долгосрочном стратегическом плане ИКАО: ускорение развития авиации к 2050 году

СОДЕЙСТВИЕ ВОССТАНОВЛЕНИЮ И ОБЕСПЕЧЕНИЮ УСТОЙЧИВОСТИ СЕКТОРА ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ В ГОСУДАРСТВАХ, ПОСТРАДАВШИХ ОТ КОНФЛИКТОВ И ВОЙН

(Представлено Суданом)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В данном документе рассматриваются экономические последствия конфликтов и войн для сектора гражданской авиации, в том числе сокращение доходов, нарушение функционирования инфраструктуры, рост эксплуатационных и страховых расходов, а также множество других негативных последствий. В документе также подчеркивается важность более эффективного участия Международной организации гражданской авиации (ИКАО) в сотрудничестве с региональными организациями и международными партнерами в поддержке усилий по восстановлению посредством оказания технической помощи, наращивания потенциала и обеспечения доступа к финансированию, необходимому для восстановления объектов гражданской авиации и укрепления жизнестойкости и устойчивости сектора в соответствии со стратегической целью ИКАО *"Ни одна страна не остается без внимания"*.

Действия: Конференции предлагается:

a) принять к сведению содержание настоящего документа;
b) одобрить содержащиеся в настоящем документе рекомендации;
c) предложить Совету ИКАО и Секретариату рассмотреть механизмы оказания поддержки государствам, пострадавшим от конфликтов и войн, в том числе путем расширения технической помощи и наращивания потенциала, а также предоставления достаточного финансирования для восстановления сектора гражданской авиации.

Стратегическая цель	Данный рабочий документ связан со стратегическими целями *"Экономическое развитие воздушного транспорта обеспечивает экономическое процветание и социальное благополучие для всех"*, *"Каждый полет безопасен и защищен", "Авиация обеспечивает беспрепятственную, доступную и надежную мобильность для всех", "Авиация экологически устойчива", "Ни одна страна не остается без внимания"*.

[1] Текст документа на арабском языке предоставлен Суданом.

Финансовые последствия	Принятие настоящего документа не влечет за собой никаких прямых финансовых обязательств для бюджета ИКАО. Тем не менее для реализации этих рекомендаций потребуется усилить программы технической помощи, мобилизовать финансовые ресурсы и упростить доступ к грантам и льготным кредитам в координации с международными и региональными финансовыми учреждениями в целях поддержки восстановления инфраструктуры гражданской авиации и помощи в наращивании потенциала в государствах, пострадавших от войн и конфликтов.
Справочный материал	*Конвенция о международной гражданской авиации* (Чикагская конвенция, 1944 год) Стратегический план ИКАО на 2026–2050 годы Соответствующие документы, политика и инструктивные материалы ИКАО, касающиеся оказания поддержки государствам, укрепления потенциала и технического сотрудничества

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Гражданская авиация входит в число секторов, наиболее подверженных воздействию конфликтов и войн, поскольку ее функционирование зависит от непрерывности эксплуатации, целостности инфраструктуры и свободы использования воздушного пространства. Конфликты приводят к закрытию воздушного пространства, сбоям в работе аэропортов, росту эксплуатационных и страховых расходов, а также сокращению пассажиропотока и грузооборота, что негативно сказывается на экономической устойчивости сектора. Усугубляющиеся проблемы подчеркивают необходимость создания более эффективной международной системы поддержки пострадавших государств, сочетающей в себе техническую помощь, помощь в наращивании потенциала и механизмы устойчивого финансирования, что позволит обеспечить непрерывность оказания услуг воздушного транспорта и содействовать восстановлению экономики.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Отрасль гражданской авиации является одной из основных опор глобального экономического развития. Однако конфликты и войны имеют прямые и косвенные экономические последствия, к которым относятся:

a) закрытие или ограничение использования воздушного пространства, что приводит к увеличению продолжительности полетов и росту потребления топлива;

b) более высокие расходы на страхование, эксплуатацию и техническое обслуживание;

c) увеличение расходов на меры безопасности;

d) повреждение аэропортов и аэронавигационных средств, а также снижение их эксплуатационной мощности;

e) трудности с эвакуацией гражданского населения при возникновении войн и конфликтов;

f) препятствование доставке гуманитарной помощи;

g) убытки авиакомпаний, связанные с приостановкой или сокращением рейсов;

h) закрытие воздушного пространства в зонах конфликтов, что может иметь последствия на региональном уровне;

i) снижение пассажиропотока и грузооборота, а также сокращение доходов ведомств гражданской авиации, аэропортов, авиакомпаний и поставщиков аэронавигационного обслуживания;

j) нарушение цепочек поставок и логистических услуг;

k) потеря национального опыта и рост затрат на обучение и переподготовку.

2.2 Такие вызовы подчеркивают необходимость разработки Международной организацией гражданской авиации (ИКАО) международного механизма для координации технической и экономической поддержки затронутых государств, усиления роли региональных организаций в реализации программ восстановления и укрепления потенциала, а также координации поддержки между государствами-членами.

2.3 **Восстановление авиационного сектора в Судане**

2.3.1 Несмотря на серьезные проблемы, вызванные конфликтом, в секторе гражданской авиации Судана начали появляться ощутимые признаки восстановления. Возобновлены регулярные международные и внутренние авиарейсы через аэропорты Хартума, Порт-Судана, Кассалы и Донголы, открываются отдельные участки воздушного пространства Судана, и постепенно восстанавливается аэронавигационное обслуживание. Национальные авиакомпании также возобновили регулярные полеты, а на рынок воздушных перевозок Судана вернулся ряд международных авиакомпаний, в том числе Ethiopian Airlines, SalamAir (Оман), Turkish Airlines, Qatar Airways и EgyptAir.

2.3.2 Эти события являются позитивными признаками постепенного восстановления доверия к системе гражданской авиации Судана и вновь подтверждают ключевую роль авиационного сектора в восстановлении связей Судана с региональными и международными сетями, в содействии развитию торговли и оказанию гуманитарной помощи, а также в создании благоприятных условий для восстановления и устойчивого экономического роста.

2.3.3 В связи с этим Судан призывает ИКАО усилить поддержку государств, пострадавших от конфликтов, путем создания комплексной международной системы мер по восстановлению и реконструкции сектора гражданской авиации; мобилизации технических и финансовых ресурсов в сотрудничестве с международными финансовыми учреждениями и партнерами в области развития; оказания технической помощи и помощи в наращивании потенциала; проведения миссий по оценке потребностей; поддержки восстановления инфраструктуры аэропортов и аэронавигационного обслуживания; а также содействия цифровой трансформации, что обеспечит восстановление защищенной, упорядоченной и устойчивой деятельности. Судан также призывает к созданию в рамках ИКАО устойчивого международного механизма для координации усилий по восстановлению, мобилизации финансирования и мониторинга реализации программ реконструкции в соответствии с целями в области устойчивого развития и инициативой *"Ни одна страна не остается без внимания"* и таким образом, чтобы повысить жизнестойкость гражданской авиации в условиях будущих кризисов.

3. РЕКОМЕНДАЦИИ

3.1 Судан рекомендует, чтобы ИКАО в сотрудничестве со своими региональными бюро и с региональными организациями:

a) расширила программы подготовки и наращивания потенциала для государств, затронутых конфликтами;

b) оказала поддержку в восстановлении институционального и технического потенциала ведомств гражданской авиации, пострадавших от конфликтов и войн;

c) содействовала доступу к финансированию, грантам и льготным кредитам в целях восстановления инфраструктуры гражданской авиации;

d) включила программы восстановления сектора гражданской авиации в планы работы региональных организаций;

e) создала международный механизм ИКАО для координации технической и экономической поддержки государств, пострадавших от конфликтов и войн, что будет способствовать обеспечению устойчивости воздушного транспорта.

4. ВЫВОД

4.1 Конфликты и войны представляют собой серьезную угрозу для устойчивого развития сектора гражданской авиации, и пострадавшие государства не в состоянии самостоятельно справиться с их последствиями. Таким образом, укрепление международного сотрудничества, мобилизация ресурсов и разработка устойчивых механизмов технической и экономической поддержки под эгидой ИКАО имеют решающее значение для обеспечения восстановления сектора, поддержания непрерывности оказания услуг воздушного транспорта и достижения целей ИКАО в области устойчивого развития, а также цели *"Ни одна страна не остается без внимания"*.

— КОНЕЦ —