Международная организация гражданской авиации

ATConf/7-WP/116[1]
5/10/26

РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

СЕДЬМАЯ ВСЕМИРНАЯ АВИАТРАНСПОРТНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ (ATCONF/7)

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

Пункт 2 повестки дня. Содействие развитию авиации и воздушного сообщения посредством инвестиций в инфраструктуру, человеческий капитал и партнерские отношения

2.1 Интеграция гражданской авиации в национальные планы развития и инвестиций

НАЦИОНАЛЬНАЯ АВИАЦИОННАЯ СТРАТЕГИЯ САУДОВСКОЙ АРАВИИ КАК МОДЕЛЬ-ПРОТОТИП ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ АВИАТРАНСПОРТНОЙ СВЯЗНОСТИ, ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ И УСТОЙЧИВОСТИ В СООТВЕТСТВИИ С КОНЦЕПТУАЛЬНЫМ ВИДЕНИЕМ РАЗЛИЧНЫХ СТРАН

(Представлено Саудовской Аравией)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Стратегический план Международной организации гражданской авиации (ИКАО) на 2026–2050 годы и седьмая Всемирная авиатранспортная конференция (ATConf/7) ставят в центр будущего авиации вопросы транспортной связности, социально-экономического развития, устойчивости и достижения стратегической цели *"Ни одна страна не остается без внимания"*. Реализация этих задач на национальном уровне зависит не только от инфраструктуры и инвестиций, но и от способности государств разрабатывать последовательные долгосрочные стратегии в области гражданской авиации, согласованные с национальными приоритетами развития. Однако государства обладают разным уровнем институционального потенциала, технической экспертизы и ресурсов для стратегического планирования. Поэтому в настоящем рабочем документе предлагается, чтобы ИКАО оценила целесообразность разработки рамочной концепции ИКАО по поддержке осуществления национальных стратегий в области авиации (NASSF) на основе существующих механизмов поддержки внедрения и с использованием экспертных знаний, предоставляемых на добровольной основе государствами-членами и соответствующими международными организациями. Эта рамочная концепция будет способствовать сохранению ответственности государств за реализацию посредством адаптируемой методологии, экспертной помощи с учетом потребностей и первоначального инструктивного материала по внедрению. В настоящем документе также упоминается соответствующий информационный документ Саудовской Аравии, содержащий один из примеров национального опыта, из которого можно извлечь уроки для передачи другим странам.

Действия: Конференции предлагается:

а) признать важность укрепления потенциала государств в деле разработки комплексных национальных стратегий в области гражданской авиации, согласованных с национальными приоритетами развития и Стратегическим планом ИКАО на 2026–2050 годы, в целях содействия

[1] Тексты документа на английском и арабском языках представлены Саудовской Аравией.

обеспечению транспортной связности, экономическому развитию, устойчивости и достижению стратегической цели *"Ни одна страна не остается без внимания"*; b) предложить ИКАО оценить целесообразность разработки NASSF ИКАО на основе существующих механизмов ИКАО по наращиванию потенциала и поддержке внедрения, включая адаптируемую методологию и варианты оказания государствам экспертной поддержки с учетом их потребностей; c) рекомендовать государствам-членам на добровольной основе делиться соответствующим национальным опытом, передовой практикой и экспертными знаниями для содействия проведению этой оценки и предложить ИКАО рассмотреть, в случае необходимости, вопрос об участии соответствующих международных организаций в разработке любой будущей рамочной концепции.	
Стратегические цели	Данный рабочий документ связан со стратегическими целями *"Экономическое развитие воздушного транспорта обеспечивает экономическое процветание и социальное благополучие для всех"* и *"Ни одна страна не остается без внимания"*
Финансовые последствия	При проведении предлагаемой оценки целесообразности следует, насколько это возможно, использовать существующие механизмы и ресурсы ИКАО. Любые дополнительные финансовые последствия будут определены в ходе проведения оценки
Справочный материал	Стратегический план ИКАО на 2026–2050 годы Резолюция Ассамблеи A42-23 Резолюция Ассамблеи A42-26 Повестка дня, тема и цели ATConf/7 ATConf/7-WP/192 (Саудовская Аравия) *"Опыт Саудовской Аравии в разработке Национальной авиационной стратегии (NAS)"*

1. **ВВЕДЕНИЕ**

1.1 В Стратегическом плане Международной организации гражданской авиации (ИКАО) на 2026–2050 годы изложено долгосрочное концептуальное видение безопасной, надежной и устойчивой системы международной гражданской авиации, объединяющей мир на благо всех стран и народов. В нем также подчеркивается, что авиация является неотъемлемой частью взаимосвязанной, доступной, инклюзивной и недорогой транспортной системы, способствующей социально-экономическому развитию, так чтобы ни одна страна не оставалась без внимания. В соответствии с этой долгосрочной концепцией в ходе седьмой Всемирной авиатранспортной конференции (ATConf/7) обсуждалась тема *"Воздушный транспорт: активизация действий по обеспечению глобальной связности, экономического развития и устойчивости в динамично развивающемся мире"*.

1.2 Чтобы это глобальное концептуальное видение трансформировалось в устойчивые результаты на национальном уровне, государствам необходимы институциональные возможности для определения направления развития своего сектора гражданской авиации, его вклада в реализацию более широких национальных приоритетов, а также путей развития инфраструктуры, транспортной связности, регулирования, человеческого капитала, инвестиций и практических мер в рамках единой согласованной системы. Национальная стратегия в области гражданской авиации может обеспечить эту связь между глобальными целями и действиями на национальном уровне.

1.3 В то же время государства не всегда располагают одинаковым уровнем институционального потенциала, технической экспертизы или ресурсов для стратегического

планирования. Возникающий в результате разрыв в планировании может ограничивать способность некоторых государств последовательно распределять инвестиции, координировать действия заинтересованных сторон, устанавливать измеримые приоритеты и преобразовывать потенциал авиации в устойчивые экономические и социальные выгоды. Поэтому вопрос заключается не в том, должны ли государства следовать единой модели, а в том, должны ли все государства иметь равные возможности для разработки стратегии, соответствующей их собственным условиям.

2. СТРАТЕГИЧЕСКОЕ СОГЛАСОВАНИЕ И ВЫЯВЛЕННЫЙ ПРОБЕЛ

2.1 Предлагаемый подход тесно связан с пунктом 2 повестки дня ATConf/7, касающимся развития авиации и воздушной связности посредством инвестиций в инфраструктуру, человеческий капитал и партнерские отношения, включая интеграцию развития авиации в национальные планы развития путем согласования и координации политики. Конференция призвана укрепить институциональный и кадровый потенциал и обеспечить устойчивый и инклюзивный рост. Долгосрочное национальное стратегическое планирование является практическим средством объединения этих элементов, а не их рассмотрения в изоляции друг от друга.

2.2 Данное предложение также соответствует резолюции Ассамблеи A42-23, в которой признается, что деятельность ИКАО по наращиванию потенциала и поддержке внедрения имеет решающее значение для достижения стратегической цели *"Ни одна страна не остается без внимания"*, и содержится призыв к применению подхода "Единая ИКАО", ориентированного на актуальность, согласованность, эффективность и результативность удовлетворения потребностей государств. Что касается воздушного транспорта, то в резолюции A42-26 содержится просьба к Совету консультироваться с квалифицированными представителями государств-членов, когда, по его мнению, это будет содействовать работе, используя для этого подходящие средства, включая создание рабочих групп или исследовательских групп Секретариата, состоящих из таких квалифицированных экспертов.

2.3 ИКАО уже оказывает государствам поддержку во внедрении, в том числе в рамках мероприятий по линии Генерального плана развития гражданской авиации и других индивидуальных проектов по развитию потенциала. Эти механизмы служат ценной основой. В настоящем документе предлагается определить, можно ли дополнить их доступной на глобальном уровне стратегической рамочной концепцией, ориентированной конкретно на оказание помощи государствам в разработке комплексных национальных стратегий в области гражданской авиации, избегая при этом дублирования существующих функций и продуктов ИКАО.

3. РАМОЧНАЯ КОНЦЕПЦИЯ ИКАО ПО ПОДДЕРЖКЕ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ НАЦИОНАЛЬНЫХ СТРАТЕГИЙ В ОБЛАСТИ АВИАЦИИ

3.1 Саудовская Аравия предлагает, чтобы ИКАО вначале провела оценку целесообразности разработки рамочной концепции ИКАО по поддержке осуществления национальных стратегий в области авиации (NASSF). На данном этапе предложение намеренно ограничивается оценкой целесообразности. Оно не предусматривает создания постоянной структуры, договоренности о финансировании или модели реализации; эти вопросы будут рассматриваться ИКАО, по мере необходимости, в рамках любой последующей рамочной концепции и круга полномочий.

3.2 В зависимости от результатов оценки NASSF мог бы обеспечить: общую, но адаптируемую методологию разработки национальных стратегий в области гражданской авиации; подход, основанный на потребностях, для определения характера и уровня поддержки, необходимой запрашивающему государству; механизм экспертной поддержки, опирающийся, при необходимости, на Секретариат ИКАО и квалифицированных экспертов, добровольно выдвигаемых государствами-членами; а также первоначальный инструктивный материал, призванный помочь государствам перейти от разработки стратегии к ее реализации.

3.3 Одним из основных принципов должна оставаться ответственность самого государства. Ведомство гражданской авиации будет выступать в качестве официального координационного центра государства, в то время как сама стратегия будет адаптирована к национальным условиям, приоритетам развития и уровню зрелости авиационной системы. Цель данной рамочной концепции будет заключаться в оказании поддержки, предоставлении рекомендаций и передаче знаний, а не в навязывании стандартизированной национальной модели. Соответствующие международные организации могли бы, при необходимости, участвовать в этом процессе или предоставлять компетентные мнения, с тем чтобы государства могли воспользоваться преимуществами сбалансированного и комплексного подхода.

3.4 В ходе оценки целесообразности следует также рассмотреть вопрос о надлежащей модели управления и экспертной поддержки. Под контролем ИКАО участие в этой работе могло бы сочетать соответствующий экспертный потенциал Секретариата и специалистов, добровольно предоставленных государствами-членами, в то время как соответствующие международные организации могли бы привлекаться, когда это будет сочтено полезным, в качестве участников, наблюдателей или технических консультантов. Точный состав, мандат и методы работы должны быть определены только после проведения оценки целесообразности и в рамках любого будущего круга полномочий.

3.5 В ходе оценки можно было бы дополнительно изучить, каким образом NASSF будет сочетаться с существующими продуктами ИКАО в области планирования и поддержки внедрения, как государства могли бы запрашивать помощь, как можно было бы структурировать адаптируемую методологию разработки стратегий и как можно было бы обеспечить передачу знаний и соблюдать положения первоначального инструктивного материала по внедрению. Такой поэтапный подход позволил бы Организации и государствам-членам проверить дополнительную ценность данной концепции, прежде чем рассматривать вопрос о создании какого-либо постоянного механизма.

4. ИСПОЛЬЗОВАНИЕ НАЦИОНАЛЬНОГО ОПЫТА И ПЕРЕДОВОЙ ПРАКТИКИ

4.1 В этом контексте Саудовская Аравия представила документ ATConf/7-WP/192, в котором излагается ее опыт согласования национальной стратегии в области авиации с более широкими национальными приоритетами в сфере экономики и развития. Этот опыт иллюстрирует, как в рамках стратегического планирования можно объединить соображения инфраструктуры, транспортной связности, институциональных реформ, человеческого капитала, инвестиций и развития сектора в рамках единого национального курса.

4.2 Цель обращения к опыту Саудовской Аравии заключается не в том, чтобы предлагать копирование какой-либо одной национальной модели. Этот опыт скорее призван продемонстрировать ценность выявления принципов и уроков, которые могут быть переданы. В рамках любой оценки целесообразности ИКАО могла бы предложить государствам-членам, имеющим авиационные системы и институциональный потенциал различной степени зрелости, поделиться соответствующими стратегиями, методиками, извлеченными уроками и передовой

практикой. Такой вклад помог бы обеспечить, чтобы любая будущая рамочная концепция была практичной, адаптируемой и отвечающей разнообразным потребностям государств.

4.3 Систематизированный сбор национального опыта мог бы стать важным вкладом в оценку целесообразности. Не составляя рейтинги и не классифицируя государства, ИКАО могла бы искать примеры среди государств с различными характеристиками авиационного рынка, институциональными договоренностями и уровнями зрелости системы. Это помогло бы выявить общие структурные элементы, сохранив при этом гибкость, необходимую с учетом национальных условий, и укрепило бы совместную базу знаний для оказания поддержки в будущем.

5. ВЫВОД

5.1 ИКАО сформулировала глобальное концептуальное видение авиации на период до 2050 года, при этом ATConf/7 посвящена политике, партнерским отношениям и потенциалу, необходимым для обеспечения транспортной связности, экономического развития и устойчивости. Преобразование этого концептуального видения в конкретные результаты на национальном уровне требует наличия потенциала стратегического планирования на государственном уровне. Оценка целесообразности NASSF стала бы взвешенным первым шагом: она опиралась бы на существующий потенциал ИКАО, способствовала бы добровольному предоставлению знаний государствами-членами и партнерами, сохранила бы ответственность государств за реализацию и позволила бы изучить, как можно оказать поддержку большему числу государств в переходе от глобального концептуального видения к согласованным действиям на национальном уровне. В связи с этим Конференции предлагается предпринять действия, изложенные в краткой справке.

— КОНЕЦ —