Международная организация гражданской авиации

ATConf/7-WP/125[1]
24/9/26

РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

СЕДЬМАЯ ВСЕМИРНАЯ АВИАТРАНСПОРТНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ (ATCONF/7)

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

Пункт 4 повестки дня. **Новые технологии, новые бизнес-модели и прочие сопряженные вопросы**

4.3 Использование данных о воздушных перевозках и цифровой экосистемы для бесперебойной, безопасной и устойчивой эксплуатации

АВИАЦИОННЫЕ ДАННЫЕ И ФОРМИРОВАНИЕ ПОЛИТИКИ НА ОСНОВЕ ФАКТИЧЕСКИХ ДАННЫХ: ФУНДАМЕНТ ДЛЯ РАЗВИТИЯ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА

Документ, представленный 54 государствами – членами Африканской комиссии гражданской авиации (АКГА)[2]

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем рабочем документе излагается позиция Африки по вопросам авиационных данных, общих показателей и формирования политики на основе фактических данных. В нем показано, как на континенте уже создаются системы, необходимые для количественной оценки, мониторинга и выполнения обязательств в области воздушного транспорта. Выполнение обязательств по либерализации рынка, развитию воздушного сообщения, обеспечению ценовой и общей доступности воздушных перевозок и устойчивому развитию, принятых в рамках Ямусукрского решения (YD), единого африканского рынка воздушного транспорта (SAATM) и Ломейской декларации, возможно лишь при наличии надежных данных, согласованной отчетности и сопоставимых показателей. Авиационные данные по Африке по-прежнему разрозненны, неполны и поступают несвоевременно. Африка не может управлять тем, что не поддается измерению, равно как и отслеживать ход работы и демонстрировать достигнутые результаты. Для устранения этого пробела африканские государства в рамках Африканской программы по авиационным данным (APAD), координируемой АКГА, создали общеконтинентальную программу, предусматривающую работу группы экспертов, использование унифицированных инструментов статистического учета, системы ключевых показателей эффективности, ежегодного цикла представления отчетности и общей платформы данных, разработка которой ведется в настоящее время. Опираясь на этот опыт, в документе Конференции предлагается поддержать разработку общих глобальных показателей, создание региональных платформ авиационных данных и центров мониторинга, унификацию сбора

[1] Тексты на английском и французском языках предоставлены АКГА.

[2] Алжир, Ангола, Бенин, Ботсвана, Буркина-Фасо, Бурунди, Габон, Гамбия, Гана, Гвинея, Гвинея-Бисау, Демократическая Республика Конго, Джибути, Египет, Замбия, Зимбабве, Кабо-Верде, Камерун, Кения, Коморские острова, Конго, Кот-д'Ивуар, Лесото, Либерия, Ливия, Маврикий, Мавритания, Мадагаскар, Малави, Мали, Марокко, Мозамбик, Намибия, Нигер, Нигерия, Объединенная Республика Танзания, Руанда, Сан-Томе и Принсипи, Сенегал, Сейшельские Острова, Сомали, Судан, Сьерра-Леоне, Того, Тунис, Уганда, Центральноафриканская Республика, Чад, Экваториальная Гвинея, Эритрея, Эсватини, Эфиопия, Южная Африка, Южный Судан.

данных и своевременное представление отчетности, а также укрепление соответствующего потенциала в сотрудничестве с АКГА.

Действия: Конференции предлагается:

a) признать, что надежные, унифицированные и своевременные авиационные данные и общие показатели имеют важнейшее значение для развития воздушного транспорта, экономического надзора, привлечения инвестиций и мониторинга результатов либерализации рынка, особенно в развивающихся регионах;

b) просить ИКАО разработать общие глобальные показатели развития воздушного сообщения, ценовой и общей доступности воздушных перевозок, роста объема перевозок и результатов либерализации с учетом региональных механизмов, включая показатели SAATM и APAD;

c) просить ИКАО поддерживать наращивание потенциала в области управления авиационными данными, представления отчетности и формирования политики на основе фактических данных;

d) предложить ИКАО активизировать сотрудничество с АКГА и африканскими государствами в реализации APAD, унификации стандартов данных и практики представления отчетности, а также разработке устойчивых региональных механизмов сбора и анализа авиационных данных, а также обмена ими.

Стратегическая цель	Данный рабочий документ связан со стратегической целью *"Экономическое развитие воздушного транспорта обеспечивает экономическое процветание и социальное благополучие для всех"*
Финансовые последствия	Предлагаемые меры предполагается осуществлять в рамках существующей программы работы ИКАО и имеющихся ресурсов
Справочный материал	Ломейская декларация о едином африканском рынке воздушного транспорта и матрица ее осуществления, 2026 год Долгосрочная концепция ИКАО по либерализации международного воздушного транспорта Статистическая программа ИКАО; iSTARS и ICAO Data+ Doc 9587 *"Политика и инструктивный материал в области экономического регулирования международного воздушного транспорта"* Африканский союз, Рамочная концепция политики АС в области данных, 2022 год Континентальное исследование АКГА/ИАТА, посвященное преимуществам SAATM Группа действий по вопросам воздушного транспорта (ATAG), "Авиация: преимущества без границ", Африка, 2023 год. АКГА, Африканская программа по авиационным данным (APAD), отчеты по программам Doc 10227, *"Действующие резолюции Ассамблеи" (по состоянию на 3 октября 2025 года)*

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Любое решение в области политики воздушного транспорта – будь то открытие маршрута, выдача свидетельства эксплуатанту, установление сбора, оценка инвестиций в аэропорт или определение выгод от либерализации – в конечном счете опирается на данные. Авиационная статистика – это не побочный продукт административной деятельности. Это инструмент, позволяющий регулирующим органам, специалистам по планированию и инвесторам оценивать

состояние рынка, а государствам – контролировать выполнение собственных обязательств и обязательств друг друга. По мере цифровизации экосистемы воздушного транспорта способность собирать, проверять и анализировать надежные данные, а также обмениваться ими, становится столь же важной составляющей авиационной инфраструктуры государства.

1.2 Для Африки наличие таких возможностей имеет решающее значение. Обязательства континента в рамках Ямусукрского решения, единого африканского рынка воздушного транспорта (SAATM), Повестки дня на период до 2063 года и Африканской континентальной зоны свободной торговли (АКЗСТ) по своей сути представляют собой обязательства добиться конкретных результатов, включая, помимо прочего, открытие новых маршрутов, снижение тарифов и расширение доступа к рынку. Для достижения этих результатов необходимо обеспечить возможность их количественной оценки. Согласно прогнозам, в ближайшие десятилетия ожидается значительный рост африканского рынка воздушного транспорта. Установить, будет ли реализован этот потенциал и принесут ли реформы ожидаемые плоды, можно только на основе фактических данных.

1.3 В июне 2026 года министры африканских государств, собравшиеся на Африканской конвенции и выставке по воздушному транспорту в Ломе, вновь подтвердили в Ломейской декларации и матрице ее реализации важность принятия решений на основе фактических данных для содействия либерализации, развитию воздушного сообщения и обеспечению ценовой доступности перевозок. В Декларации содержится призыв к ускорению реализации YD и SAATM и признается, что цифровизация и мониторинг на основе данных имеют важнейшее значение для достижения этих целей.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Данные – основа мониторинга и выполнения обязательств Африки

2.2.1 Надлежащий мониторинг и выполнение обязательств по либерализации, развитию воздушного сообщения, обеспечению ценовой и общей доступности перевозок и устойчивому развитию возможны только при наличии надежных данных, общих показателей и принятии решений на основе фактических данных. Само по себе экономическое обоснование либерализации в Африке также строится на данных. Согласно результатам моделирования, проведенного в рамках Общеконтинентального исследования АКГА, полная реализация SAATM может обеспечить дополнительно около 15,9 млн пассажирских перевозок, увеличить объем внутриафриканских перевозок примерно на 51 %, снизить тарифы приблизительно на 26 % (что соответствует экономии порядка 1,46 млрд долл. США в год) и привести к открытию более 145 новых маршрутов между парами государств. Без надежных систем данных невозможно отслеживать и проверять достижение этих результатов и учитывать их при формировании политики.

2.2.2 Последние данные АКГА свидетельствуют об обнадеживающем прогрессе в развитии воздушного транспорта Африки благодаря реализации SAATM. Число государств – участников SAATM достигло 38, доля перевозок с использованием пятой свободы воздуха в 2025 году выросла до 23 %, а к марту 2026 года было открыто 124 новых внутриафриканских маршрута. Повысилась и эффективность государственного контроля за обеспечением безопасности полетов: в мае 2026 года средний по континенту показатель эффективного внедрения достиг 68,1%. Эти достижения свидетельствуют о растущей приверженности делу либерализации, развития воздушного сообщения и обеспечения безопасности полетов, одновременно указывая на необходимость последовательной реализации намеченных мер, инвестиций и сотрудничества между регулирующими органами.

2.2.3 Данные также лежат в основе экономического регулирования, защиты прав потребителей, антимонопольного контроля, надзора в области безопасности полетов и авиационной безопасности, а также оценки инфраструктурных объектов и инвестиций. Контроль на основе данных должен стать практическим инструментом повседневной деятельности, а не разовым мероприятием. Решения, касающиеся маршрутов, пропускной способности, сборов и инвестиций, должны приниматься на основе общих надежных фактических данных.

2.2 Сохраняющийся дефицит авиационных данных в Африке

2.2.1 Авиационные данные в Африке зачастую разрозненны, неполны, противоречивы и труднодоступны. Данные о перевозках, финансах и эксплуатационной деятельности, которыми располагают ведомства гражданской авиации, аэропорты, поставщики аэронавигационного обслуживания и авиакомпании, нередко расходятся. Во многих государствах отсутствуют системы и возможности для своевременного и согласованного сбора, проверки, анализа и представления авиационных данных. Это затрудняет планирование, экономический надзор, оценку инвестиций и мониторинг развития воздушного сообщения и его ценовой доступности. Кроме того, это подрывает доверие к фактическим данным, представляемым африканскими государствами на международных форумах.

2.2.2 Статистическая отчетность в разных странах Африки по-прежнему различается по своевременности, точности и полноте, что ограничивает возможности для сравнительного анализа и формирования политики на основе фактических данных. В рамках APAD в 2023–2024 годах формы статистической отчетности ИКАО по воздушному транспорту представили лишь около 18 государств – членов АКГА, в 2025 году систематически отчитывалось всего одно государство, а к августу 2026 года данные представили девять государств. Эти цифры свидетельствуют о структурных недостатках в плане возможностей и координации, устранение которых требует укрепления национальных статистических служб, унификации определений и повышения дисциплины представления отчетности в рамках согласованной общеконтинентальной программы, а не разрозненных усилий отдельных государств.

2.3 Единый глобальный набор показателей для оценки результатов

2.3.1 В настоящее время отсутствует единый согласованный на глобальном уровне набор показателей для оценки развития воздушного сообщения, ценовой и общей доступности воздушных перевозок, экономической жизнеспособности маршрутов, роста объема перевозок и результатов либерализации. Существующие показатели развития воздушного сообщения охватывают лишь отдельные аспекты или носят закрытый характер и не обеспечивают последовательной сопоставимости между регионами. Общие сопоставимые глобальные показатели позволили бы укрепить формирование во всем мире политики на основе фактических данных и дали бы таким регионам, как Африка, возможность сопоставлять достигнутый прогресс и демонстрировать результаты реформ.

2.3.2 Африка располагает практическим опытом, который может служить ориентиром. В рамках Пилотного проекта реализации SAATM уже используются набор важнейших показателей эффективности, электронный опросник для мониторинга выполнения Ямусукрского решения и реализации SAATM и периодическая отчетность для оценки хода реализации, в том числе прогресса в осуществлении перевозок с использованием пятой свободы воздуха. На этой основе в рамках APAD разрабатывается общеконтинентальная система ключевых показателей эффективности, охватывающая объем перевозок, пропускную способность, воздушное сообщение, конкуренцию и структуру рынка, эксплуатационные показатели и показатели безопасности полетов, соблюдение требований к данным и их качество, а также мониторинг SAATM. В ней предусмотрена четкая иерархия источников данных: официальные данные государств-членов в качестве основного

источника, проверенные данные третьих сторон в качестве дополнительного и утвержденные расчетные оценки или результаты моделирования исключительно в крайнем случае. Эти показатели могут непосредственно использоваться при разработке сопоставимой глобальной системы.

2.4 Африканская программа по авиационным данным (APAD)

2.4.1 Меры Африки по устранению дефицита данных уже реализуются на практике, а не остаются лишь на уровне намерений. Созданная АКГА в 2022 году APAD представляет собой общеконтинентальную программу, в рамках которой государства-члены сотрудничают в целях устранения дефицита данных, укрепления национального статистического потенциала, стандартизации отчетности и создания комплексной общеконтинентальной базы данных. Руководство программой осуществляет Группа экспертов, в состав которой входят представители ведомств гражданской авиации, аэропортов, поставщиков аэронавигационного обслуживания и организаций авиакомпаний, при поддержке Бюро и Секретариата АКГА. В период с 2022 по 2026 год Группа провела четыре заседания, наряду с семинарами по наращиванию потенциала, на которых собирались эксперты африканских государств с представителями ИКАО, Ассоциации африканских авиакомпаний (АФРАА), Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА) и Международного совета аэропортов (МСА) – Африка. APAD перешла от разработки принципов к созданию практических инструментов. В качестве основы для сбора данных были приняты формы статистической отчетности ИКАО по воздушному транспорту, что позволяет избежать дублирования работы, а также разработаны следующие унифицированные инструменты: типовое руководство по авиационной статистике для государств, типовая форма согласия государства на обмен данными, ежегодный календарь представления статистической отчетности и цикл напоминаний с установленной процедурой передачи нерешенных вопросов в вышестоящие инстанции, а также система ключевых показателей эффективности APAD и их определений со сводной таблицей мониторинга представления отчетности. Эти инструменты, согласованные с Рамочной политикой Африканского союза в области данных и разработанные с учетом необходимости подключения к статистическим системам и аналитическим инструментам ИКАО — Статистической программе ИКАО, iSTARS и ICAO Data+, — предоставляют государствам готовую функционально совместимую систему, избавляя каждое из них от необходимости создавать свою собственную систему.

2.4.2 Центральным элементом программы является общеконтинентальная платформа авиационных данных, работающая через Интернет, доступная в условиях низкой пропускной способности каналов связи, принадлежащая АКГА и функционально совместимая с системами ИКАО, через которую государства и аэропорты представляют данные, подлежащие утверждению на государственном уровне перед их дальнейшей передачей. Разработка платформы, осуществляемая при поддержке доноров, включает создание стратегических и управленческих механизмов, определение минимального общеконтинентального набора авиационных данных, унифицированных стандартов и процедур обеспечения качества, хранилища данных и системы представления отчетности через Интернет, информационных панелей и профилей государств, а также организацию регулярных мероприятий по наращиванию потенциала при сохранении права собственности за АКГА и полной передаче методик во избежание зависимости от поставщика. APAD демонстрирует как перспективы создания системы данных под руководством африканских государств, так и требования, необходимые для ее функционирования. Она показывает, что общеконтинентальная программа позволяет стандартизировать отчетность, объединить ограниченные экспертные ресурсы и предоставить государствам общие инструменты; одновременно она показывает, что для успешной работы такой системы необходимы официальное принятие ее инструментов государствами, последовательное соблюдение требований к представлению отчетности, четкая правовая основа для сбора данных и обмена ими, а также устойчивый механизм финансирования. Именно в этих областях согласованная поддержка на глобальном уровне может принести наибольшие результаты.

2.5 **Взаимодополняющие роли ИКАО и региональных организаций**

2.5.1 ИКАО и региональные организации выполняют взаимодополняющие роли: ИКАО предоставляет глобальные стандарты авиационных данных, общие показатели, аналитические инструменты и средства наращивания потенциала, а региональные организации адаптируют их к условиям соответствующих регионов. Укрепление способности государств собирать, проверять, анализировать, представлять и использовать данные имеет важнейшее значение и должно рассматриваться как приоритетная задача развития, а не второстепенное направление деятельности. В Ломейской декларации (2026 год) содержится прямой призыв к укреплению возможностей мониторинга развития воздушного транспорта Африки на основе данных, что отражает стремление континента перейти от политических обязательств к измеримым результатам. Опыт Африки в деле реализации APAD показывает, что при наличии необходимых инструментов, механизмов и поддержки государства могут совершенствовать свои системы данных и добиваются этого на практике.

3. **ВЫВОД**

3.1 Надежные данные и общие показатели имеют решающее значение для следующего этапа развития воздушного транспорта Африки. Именно они позволяют отслеживать и обеспечивать достижение результатов либерализации, развития воздушного сообщения и повышения ценовой доступности перевозок и служат основой эффективного экономического регулирования и привлечения инвестиций. Для того чтобы обязательства Африки поддавались количественной оценке, а ее политика формировалась на основе фактических данных, необходимо устранить существующий дефицит данных. Африка стремится к созданию общих глобальных показателей, поддержке региональных платформ авиационных данных и центров мониторинга под руководством африканских государств, унификации сбора данных и своевременному представлению отчетности, а также укреплению соответствующего потенциала. В рамках APAD она уже продемонстрировала, как может выглядеть такая система; более эффективный глобальный механизм в сочетании с региональной координацией под руководством АКГА позволит Африке измерять, сопоставлять и демонстрировать результаты реформ воздушного транспорта.

— КОНЕЦ —