



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

ОТКРЫТАЯ И ГИБКАЯ НОРМАТИВНАЯ БАЗА ДЛЯ ГРУЗОВЫХ АВИАПЕРЕВОЗОК

(Представлено ассоциацией "Глобальный экспресс"(GEA) и Международной ассоциацией грузовых авиаперевозчиков (ТИАКА))

КРАТКАЯ СПРАВКА

В этом документе рассматривается вопрос о важности грузовых авиаперевозок для торговли и развития стран, вопрос о различиях между пассажирскими и грузовыми перевозками, а также изменения в торговле и грузовых авиаперевозках, произошедшие после предыдущей Авиатранспортной конференции, которая проводилась более десяти лет назад. Мир с тех пор существенно изменился. Пандемия COVID-19 стала лакмусовой бумажкой, продемонстрировавшей жизненно важную роль грузовых авиаперевозок. Торговая система Всемирной торговой организации (ВТО) сталкивается с серьезными вызовами. Объемы торговли продолжают расти, но ее маршруты меняются. Тем не менее, экономическое регулирование грузовых авиаперевозок не развивалось таким образом, чтобы в полной мере поддерживать рост и транспортную связность. В то же время Ассоциация государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН), Европейский союз (ЕС) и Латиноамериканская комиссия гражданской авиации (ЛАКГА) выдвинули инициативы по открытию доступа на рынок для грузовых перевозок и обеспечению необходимой гибкости для них.

Действия: Конференции предлагается признать экономическую важность грузовых авиаперевозок и поручить ИКАО:

- а) извлечь уроки из опыта Договаривающихся государств в области либерализации грузовых авиаперевозок;
- б) на их основе обеспечить ориентиры для Договаривающихся государств, которые желают изучить новые стратегии грузовых авиаперевозок, включая свободный доступ к грузовым авиаперевозкам и повышенную эксплуатационную гибкость;
- с) внести соответствующие изменения в TASA.

*Стратегическая
цель*

Этот рабочий документ относится к Стратегической цели "Экономическое развитие воздушного транспорта обеспечивает экономическое процветание и социальное благополучие для всех".

¹ Версии документа на русском, английском, арабском, испанском, китайском и французском языках предоставлены GEA и ТИАКА.

<i>Финансовые последствия</i>	
<i>Справочный материал</i>	

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Перевозка грузов воздушным транспортом касается не столько авиации, сколько торговли и развития. Операторы грузовых авиаперевозок являются, в прямом и переносном смысле, движущей силой экономического роста.

1.2 С момента проведения последней Всемирной авиатранспортной конференции в 2013 году прошло 13 лет. За это время в мировой экономике наблюдались бурный рост электронной торговли, повышение роли цепочек поставок и их устойчивости, а также технологические инновации, помогающие грузовым авиаперевозчикам удовлетворять потребности мировой экономики. Хотя условия деятельности грузовых авиаперевозчиков значительно изменились, международное экономическое регулирование грузовых авиаперевозок не развивалось таким образом, чтобы в полной мере поддерживать рост и транспортную связность.

1.3 Несмотря на пандемию, которая временно сократила рост торговли более чем на 7 % за один год, со времени проведения Шестой Всемирной авиатранспортной конференции (ATConf/6) стоимость мирового товарного экспорта выросла более чем на треть, с 19 трлн долл. США в 2013 году до почти 26 трлн долл. США в 2025 году.

1.4 Объем грузовых авиаперевозок в мире вырос с 50 млн тонн в 2013 году до 70 млн тонн в 2025 году, увеличившись на 40 %.

1.5 Грузовые авиаперевозки по-прежнему составляют около 1 % мировой торговли по объему, но около трети по стоимости.

1.6 Специализированный парк грузовых воздушных судов вырос с 1690 самолетов в 2013 году до 2340 в 2023 году.

1.7 Пандемия COVID-19 продемонстрировала в буквальном смысле жизненно важную роль грузовых авиаперевозок. Когда пассажирские авиакомпании прекратили свою деятельность, более 40 % мировых мощностей грузовых авиаперевозок исчезли с рынков почти мгновенно. Позднее внедрение "рейтеров" – пассажирских самолетов, летающих только с грузом, компенсировало часть этой потери мощностей, но не оказало существенного влияния на общую доступность грузовых перевозочных мощностей. Специализированные грузовые авиаперевозчики продолжали доставлять критически важные грузы, связанные со здравоохранением и безопасностью, а также грузы, необходимые для поддержания непрерывной экономической деятельности. Тем не менее, в некоторых странах работа сетей грузовых авиаперевозок была прервана из-за введения режимов, в рамках которых экономические соображения переплетались с мерами в области общественного здравоохранения.

1.8 По данным Всемирного почтового союза, свыше 100 стран столкнулись с серьезными сбоями или перебоями в почтовых доставках. Можно утверждать, что такие сбои особенно сильно ударили по странам, не имеющим выхода к морю, и небольшим островам.

1.9 Отсутствие либерализованных рамок регулирования грузовых авиаперевозок, возможно, стало одной из причин сбоев в цепочках поставок. Тем не менее, традиционные и экспресс-перевозчики грузов продолжали свою деятельность на протяжении всей пандемии, доставляя по всему миру крайне необходимые медицинские материалы и вакцины. Это стало убедительным доказательством различия в характере грузовых и пассажирских перевозок, которые требуют разных подходов к регулированию.

1.10 Несмотря на пандемию и изменения в коммерческой среде, во многих странах по-прежнему действуют ограничительные режимы в отношении грузовых авиаперевозок. Однако наблюдается и некоторый прогресс.

1.11 В октябре 2022 года Европейский союз (ЕС) и Ассоциация государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН) подписали всеобъемлющее Соглашение о воздушном сообщении между этими регионами, первое в своем роде. Оно позволяет авиакомпаниям обеих сторон осуществлять неограниченное количество грузовых рейсов в рамках прав пятой свободы без ограничений по частоте полетов.

1.12 В декабре 2023 года группа стран Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛИАКГА) придала постоянный статус временному меморандуму о взаимопонимании (МОВ), который предусматривает либерализацию грузовых авиаперевозок между ними вплоть до седьмой свободы и был разработан в ответ на пандемию в декабре 2020 года. Соглашение оказалось настолько успешным, что привлекло новых участников.

1.13 Многосторонняя торговая система, основанная на правилах и реализуемая Всемирной торговой организацией (ВТО), в последние несколько лет столкнулась с серьезными вызовами. В настоящее время введены тарифы и новые таможенные правила, такие как отмена на крупных рынках пороговых значений *de minimis* для беспошлинного и/или безналогового импорта, которых в 2013 году не существовало. Результатом стало коренное изменение характера торговли между странами.

1.14 Торговля продолжает расти, однако торговые маршруты меняются в связи с усилением напряженности. Маршруты грузовых авиаперевозок должны адаптироваться к этой ситуации. На некоторых традиционных маршрутах наблюдается снижение объемов, в то время как на других – беспрецедентный рост. Например, с момента проведения ATConf/6 объем торговли между ЕС и АСЕАН вырос на 60 %; между Индией и Объединенными Арабскими Эмиратами (ОАЭ) – на две трети; между Вьетнамом и ЕС – более чем вдвое.

1.15 За последние 13 лет также наблюдался рост торговли между развивающимися странами. В 2012 году объем так называемой торговли "Юг-Юг" составил 4,7 трлн долл. США. В 2024 году он превысил 6 трлн долл. – рост на треть.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Перевозка грузов по воздуху отличается от перевозки пассажиров. В отличие от пассажирских авиакомпаний для операторов грузовых и экспресс-перевозок грузы являются единственным видом деятельности. Грузы перевозятся только в одну сторону. При этом спрос на рынке грузовых авиаперевозок (какие грузы необходимо перевозить, в каком количестве, откуда и куда) постоянно колеблется. В будущем эта тенденция только усугубится по мере появления новых форм торговли между странами.

2.2 Совокупное воздействие пандемии и изменений в торговой системе вынудило отрасль повысить устойчивость и диверсифицировать свои цепочки поставок. Экспортеры, со своей стороны, стремятся снизить зависимость от отдельных рынков, осваивать новые рынки и более равномерно распределять риски. В условиях быстро меняющейся ситуации они открывают или перемещают производственные центры и диверсифицируют дистрибьюторские сети.

2.3 Грузовые авиаперевозки должны будут адаптироваться к этим требованиям. Решающее значение будут иметь пропускная способность и гибкость. Это включает широкий спектр прав на воздушное сообщение, в том числе неограниченные права пятой и седьмой свободы, что позволит грузовым авиаперевозчикам оптимизировать использование своего парка воздушных судов, забирая грузы там и тогда, где и когда возникает спрос на их услуги, и доставляя их в любое место по требованию клиента по наиболее эффективному маршруту.

2.4 Это также потребует обеспечения полной эксплуатационной гибкости за счет:

- выполнения полетов в любом или обоих направлениях;
- объединения различных номеров рейсов в рамках одного вылета воздушного судна;
- замены воздушных судов в рамках использования одного номера рейса;
- использования пунктов отправления, находящихся вне страны базирования авиакомпании, промежуточных пунктов и пунктов, расположенных за пределами страны назначения, в любом сочетании или порядке;
- исключения любых остановок в любой точке маршрута;
- перегрузки груза с одного из своих воздушных судов на любое другое свое воздушное судно (прямая перегрузка) в любой точке маршрута, ведущего к нескольким пунктам назначения;
- перегрузки грузов между разными несколькими авиакомпаниями;
- транзитных перевозок через страну;
- объединения перевозок на одном и том же воздушном судне независимо от пункта отправления и назначения, без каких-либо ограничений по направлению или географическому положению и без потери каких-либо предоставленных прав на перевозку;
- самостоятельного выполнения операций (включая погрузку, разгрузку, складирование...).

2.5 В быстро меняющемся мире страны с открытым и гибким режимом грузовых авиаперевозок получают преимущества.

2.6 Настало время, чтобы Международная организация гражданской авиации (ИКАО) уделила особое внимание грузовым авиаперевозкам и их важнейшим экономическим последствиям. По мере того, как все больше стран осознают, насколько важен гибкий режим грузовых авиаперевозок для их индустрии и развития, они будут обращаться за рекомендациями относительно того, какие шаги следует предпринять, на какую передовую практику

ориентироваться, а также относительно последствий различных мер политического характера, применяемых во всем мире.

2.7 Разумеется, каждая страна сама решает, какой подход ей следует принять. Однако в типовом соглашении ИКАО о воздушном сообщении (TASA) отсутствуют конкретные рекомендации, касающиеся грузовых перевозок. ИКАО занимает уникальное положение, позволяющее ей извлечь уроки из политики, проводимой ее Договаривающимися государствами в последнее десятилетие, и систематизировать их таким образом, чтобы предоставить подробные инструктивные материалы тем, кто желает опробовать более либеральные подходы к доступу на рынок грузовых авиаперевозок и повысить эксплуатационную гибкость.

3. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

3.1 Конференции предлагается:

- а) признать решающее значение грузовых авиаперевозок для торгово-экономического развития;
- б) поручить ИКАО разработать инструктивные материалы на основе опыта Договаривающихся государств, которые приняли либеральную политику в области грузовых авиаперевозок после предыдущей Всемирной авиатранспортной конференции, в частности в отношении свободного доступа к грузовым авиаперевозкам и повышения эксплуатационной гибкости грузовых авиаперевозок;
- с) соответствующим образом пересмотреть TASA.

— КОНЕЦ —