



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

УКРЕПЛЕНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ СВЯЗИ, УСТОЙЧИВОСТИ И УСТОЙЧИВОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ ПОСРЕДСТВОМ РАЗНООБРАЗНЫХ И ВЗАИМОДОПОЛНЯЮЩИХ ФОРМ АВИАЦИОННЫХ ПЕРЕВОЗОК

(Представлено Экваториальной Гвинеей, Нигерией, Международным советом деловой авиации (IBAC), Ассоциацией авиационных услуг (ASA World), Международным советом ассоциаций владельцев и пилотов воздушных судов (IAOPA) и Международным координационным советом ассоциаций аэрокосмической промышленности (ИККАИА))

КРАТКАЯ СПРАВКА

Международная система воздушного транспорта продолжает развиваться в ответ на меняющиеся экономические, технологические и социальные потребности. Наряду с регулярными коммерческими авиаперевозками разнообразные и взаимодополняющие формы воздушного транспорта – включая региональные и местные авиаперевозки, деловую и общую авиацию, чартерные и грузовые перевозки, а также развивающийся сектор передовой воздушной мобильности (AAM) – играют важную роль в обеспечении транспортной доступности, содействии торговле и инвестициям, укреплении устойчивости и содействии устойчивому экономическому развитию.

Комплексная и устойчивая система международных воздушных перевозок зависит от этих разнообразных форм авиационной деятельности, каждая из которых обслуживает разные рынки, функционирует в рамках различных бизнес-моделей, по-разному реагирует на потрясения и приносит свои экономические и социальные выгоды. В совокупности они укрепляют транспортную связь и операционную устойчивость, одновременно обеспечивая доступ к населенным пунктам, регионам и отраслям, которые в противном случае могли бы остаться без надлежащего обслуживания. Нормативно-правовые и экономические рамки, которые косвенно навязывают единую операционную модель всему сектору, создают риск ограничения транспортной доступности, подрыва устойчивости и замедления устойчивого развития, особенно в отношении небольших сообществ, развивающихся государств, а также удаленных или островных экономик.

По мере дальнейшего развития международной авиации будущая политика в области международных воздушных перевозок должна учитывать эти различия в операционных реалиях. Международная организация гражданской авиации (ИКАО) располагает всеми возможностями для оказания помощи государствам посредством выработки руководящих принципов политики, которые

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

способствуют применению соразмерных и целесообразных экономических и регуляторных подходов, поддерживают операционный доступ и создание необходимой инфраструктуры, а также поощряют сбалансированные, ориентированные на будущее рамки политики, позволяющие разнообразным формам авиационной деятельности вносить эффективный вклад в транспортную связь, устойчивость и устойчивое экономическое развитие в соответствии со Стратегическим планом ИКАО на 2026–2050 годы и инициативой "Ни одна страна не остается без внимания" (NCLB).

Действие: Конференции предлагается:

а) признать при разработке будущей политики в области международной гражданской авиации, что комплексная международная система воздушного транспорта опирается на разнообразные и взаимодополняющие формы воздушного транспорта для укрепления транспортной доступности, устойчивости и устойчивого экономического развития;

б) просить ИКАО при разработке руководящих принципов содействовать применению соразмерных и отвечающих поставленным задачам подходов в области экономической и регуляторной политики, отражающих различия в эксплуатационных характеристиках регулярной и нерегулярной авиации; и

в) в духе принципа NCLB просить ИКАО разработать для государств руководящие указания, поощряющие операционный доступ, создание необходимой инфраструктуры и нормативно-правовых рамок, которые укрепляют транспортную связь, устойчивость и устойчивое экономическое развитие.

<i>Стратегическая цель</i>	Настоящий рабочий документ относится к стратегической цели: <i>"Экономическое развитие воздушного транспорта обеспечивает экономическое процветание и социальное благополучие для всех"</i>
<i>Финансовые последствия</i>	Отсутствуют
<i>Справочный материал</i>	ATConf/6-WP/64; Доклад шестой Всемирной авиатранспортной конференции (ATConf/6) (Doc 10009)

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Международная гражданская авиация превратилась во всё более разнообразную экосистему взаимодополняющих форм воздушного транспорта. Хотя регулярные коммерческие авиаперевозки по-прежнему играют центральную роль в обеспечении глобальной транспортной связности, региональные и местные авиаперевозки, деловая и общая авиация, чартерные и операционные перевозки по запросу, грузовые перевозки, а также развивающаяся сфера передовой воздушной мобильности (ААМ) вносят значительный вклад в транспортную связность, региональное развитие, торговлю, готовность к чрезвычайным ситуациям и экономический рост.

1.2 Эти формы воздушного транспорта обслуживают различные рынки и пользователей, функционируют в рамках различных бизнес-моделей и отвечают разным эксплуатационным, коммерческим и социальным требованиям. В совокупности они формируют комплексную и взаимодополняющую систему международного воздушного транспорта, укрепляя транспортную связь, доступность, устойчивость и устойчивое экономическое развитие, особенно для сообществ, регионов и отраслей, которые в противном случае могли бы остаться недостаточно обслуженными.

1.3 Важность этого разнообразия не является чем-то новым. На Шестой Всемирной авиатранспортной конференции (ATConf/6) участники признали деловую авиацию в качестве новой

темы, представляющей интерес для государств и заинтересованных сторон в сфере авиации, и призвали Международную организацию гражданской авиации (ИКАО) разработать соответствующие руководящие указания. Конференция также признала деловую авиацию важным компонентом комплексной системы международных воздушных перевозок. Последующие сбои в работе и эволюция рынка еще раз продемонстрировали ценность разнообразия секторов как жизненно важного источника экономического роста, транспортной связности и устойчивости системы.

1.4 Поскольку международная авиация продолжает развиваться, будущая политика в области международных воздушных перевозок должна отражать различные характеристики и вклад этих взаимодополняющих форм воздушного транспорта. Конференции предлагается рассмотреть, каким образом руководящие принципы ИКАО могут способствовать внедрению соразмерных, целесообразных и перспективных экономических и регуляторных подходов, одновременно содействуя созданию условий в сфере эксплуатации, инфраструктуры и регулирования, необходимых для того, чтобы разнообразные формы авиации могли в полной мере способствовать обеспечению транспортной доступности, устойчивости и устойчивому экономическому развитию.

2. ВЗАИМОДОПОЛНЯЮЩИЕ РОЛИ В СИСТЕМЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ АВИАПЕРЕВОЗОК

2.1 Система международного воздушного транспорта включает в себя широкий спектр взаимодополняющих видов деятельности, которые в совокупности способствуют достижению экономических, социальных и развивающих целей государств. В то время как регулярные пассажирские авиакомпании обеспечивают основу глобальной сети, характеризующуюся высокой пропускной способностью и высокой частотой рейсов, разнообразная экосистема нерегулярной и специализированной авиации – включая региональные авиаперевозки, деловую и общую авиацию, грузовые авиаперевозчики, чартерные перевозки и программы долевого владения – расширяет транспортную доступность для рынков, населенных пунктов и грузовых потоков, которые регулярные сети не могут эффективно обслуживать. Сельские, отдаленные и не имеющие выхода к морю населенные пункты зачастую полагаются на эти разнообразные модели деятельности как на единственное значимое средство воздушного сообщения, в то время как данный сектор одновременно служит жизненно важным инкубатором для подготовки, аттестации и развития квалифицированных специалистов в области авиации в рамках более широкой экосистемы. Появляющиеся концепции и услуги в сфере альтернативных форм воздушного транспорта (ААМ) ещё больше расширяют эти возможности для улучшения доступности городских и региональных территорий.

3. УКРЕПЛЕНИЕ СВЯЗИ И ОПЕРАЦИОННОЙ УСТОЙЧИВОСТИ

3.1 Деловая и общая авиация – а в скором времени и операторы системы расширенной воздушной мобильности (ААМ) – обеспечивают связь с гораздо более широкой сетью пунктов назначения, чем регулярные авиаперевозки, включая многие небольшие и региональные аэропорты, которые традиционно не обслуживаются регулярными авиакомпаниями. По мере того как операторы ААМ начнут коммерческие перевозки, малошумные электрические и гибридные воздушные суда откроют возможность использования новых мест посадки и вертопортов, расширяя устойчивую воздушную связь до ранее недоступных сообществ.

3.2 Диверсифицированная система воздушного транспорта значительно более устойчива к глобальным потрясениям, включая экономические спады, чрезвычайные ситуации в области общественного здравоохранения и стихийные бедствия. Как показала пандемия COVID-19, операторы нерегулярных перевозок сыграли ключевую роль в поддержании транспортного сообщения, функционировании критически важной инфраструктуры, обеспечении работы

жизненно важных цепочек поставок, своевременной перевозке ключевых работников, а также в оказании жизненно важной медицинской эвакуации и гуманитарной помощи в условиях сбоев в работе сетей регулярных перевозок. Определение этих разнообразных моделей как "связующих звеньев сообществ" подчеркивает их уникальную эксплуатационную устойчивость и подчеркивает их стратегическую роль в обеспечении устойчивости и непрерывности воздушного транспорта в масштабах всей системы в период кризисов.

4. СОДЕЙСТВИЕ УСТОЙЧИВОМУ ЭКОНОМИЧЕСКОМУ РАЗВИТИЮ

4.1 Разнообразные формы воздушного транспорта взаимодополняющим образом способствуют устойчивому экономическому развитию. В то время как регулярные авиаперевозки стимулируют развитие масштабного туризма, деловая и общая авиация выступают в качестве "двигателей экономики" и "источников рабочих мест", содействуя привлечению инвестиций и развитию торговли в регионах с недостаточным уровнем обслуживания. Данные отрасли свидетельствуют о том, что данный сектор является значительным работодателем и катализатором высокодоходной экономической деятельности. Кроме того, данный сектор выступает в качестве "технологического инкубатора" и одного из первых внедряющих экологически устойчивые решения, такие как винглеты и, в последнее время, использование экологичного авиационного топлива (SAF), одновременно занимаясь исследованиями альтернативных систем привода, что имеет решающее значение для достижения глобальных целей по нулевым выбросам.

5. НЕОБХОДИМОСТЬ ПРОПОРЦИОНАЛЬНОЙ И АДЕКВАТНОЙ ЦЕЛИ ПОЛИТИКИ

5.1 Разнообразие международных воздушных перевозок требует подходов к регулированию, соразмерных различным эксплуатационным характеристикам. Нерегулярная авиация охватывает целый ряд моделей – включая некоммерческую деловую авиацию, эксплуатируемую владельцами, программы долевого владения, а также коммерческих операторов, работающих по запросу, и чартерных операторов – каждая из которых имеет свои отличительные эксплуатационные и коммерческие особенности, но, как правило, отличается гибкостью, работой по запросу, использованием небольших воздушных судов и необходимостью своевременного получения разрешений на выполнение полётов.

5.2 Применение экономических регуляторных рамок, разработанных для высокопропускных регулярных перевозок, ко всем формам авиации чревато наложением несоразмерных затрат и задержек без соответствующей выгоды для безопасности, охраны или справедливой конкуренции. Признание этих различий способствует разработке политики, соответствующей целям, которая позволяет достигать общих целей, одновременно отражая различные эксплуатационные реалии в рамках подлинно инклюзивной системы. Подходы, соответствующие поставленным целям, не направлены на снижение эффективности регулирования; напротив, они признают, что равноценные результаты в области безопасности, охраны, конкуренции и государственной политики могут быть достигнуты с помощью различных механизмов регулирования, более подходящих к особенностям конкретной деятельности.

6. ОБЕСПЕЧЕНИЕ ОПЕРАЦИОННОГО ДОСТУПА И СОЗДАНИЕ НЕОБХОДИМОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

6.1 Для реализации преимуществ диверсифицированной системы необходим надлежащий доступ к транспортным узлам, а также включение аэропортов деловой и общей авиации, вертолетных площадок, вертипортов и операторов с фиксированной базой (FBO) в

национальные планы инвестиций в развитие. Определение этих объектов в качестве жизненно важных и устойчивых транспортных узлов способствует привлечению частного капитала, созданию государственно-частных партнерств (ГЧП) и финансированию со стороны банков развития без необходимости обращения к государственным субсидиям. Кроме того, модернизация правил *владения и управления*, а также официальное признание *долевого владения* в качестве самостоятельной бизнес-модели будут способствовать привлечению международных инвестиций и обеспечению трансграничной гибкости, необходимых для создания инклюзивной системы воздушного транспорта.

7. ОПИРАЯСЬ НА ОСНОВУ ЛИДЕРСТВА ИКАО

7.1 ИКАО уже заложила основу для этой работы благодаря своим предыдущим руководящим указаниям по классификации видов авиационной деятельности и экономическому урегулированию разнообразных операционных моделей, входящих в сферу деловой авиации, включая коммерческие и некоммерческие полеты. Этот накопленный опыт служит основой для того, чтобы ИКАО возглавила разработку межотраслевых руководящих указаний, которые:

- a) содействуют применению соразмерных экономических и регуляторных подходов;
- b) определяют и распространяют передовой международный опыт в области нерегулярных полетов;
- c) поощряют развитие содействующей инфраструктуры и оптимизированных цифровых процессов выдачи разрешений с целью сокращения сроков получения оперативных разрешений;
- d) обеспечивает, чтобы будущая политика явно признавала вклад разнообразных и взаимодополняющих форм воздушного транспорта в устойчивый экономический рост.

8. ВЫВОДЫ

8.1 Разнообразие международной гражданской авиации в совокупности способствует улучшению транспортной доступности, повышению эксплуатационной устойчивости и экономическому развитию, особенно для сообществ и отраслей, которые не получают эффективного обслуживания со стороны авиакомпаний, осуществляющих регулярные рейсы. Разработка политики должна охватывать весь спектр полетов, чтобы обеспечить создание сбалансированных, ориентированных на результаты и готовых к будущим вызовам нормативных рамок.

8.2 ИКАО занимает уникальное положение, позволяющее ей обеспечивать политическое лидерство и давать рекомендации, необходимые для оказания государствам помощи в реализации соразмерных и целесообразных мер политики, способствующих формированию экономически жизнеспособной, конкурентоспособной, доступной, безопасной, надежной, эффективной и устойчивой системы воздушного транспорта для всех.