Международная организация гражданской авиации

ATConf/7-WP/159[1]
25/9/26

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

УПРАВЛЕНИЕ ДАННЫМИ И ЦИФРОВИЗАЦИЯ КАК ОСНОВЫ УСТОЙЧИВОСТИ, ПЛАНИРОВАНИЯ И ОБЕСПЕЧЕНИЯ НЕПРЕРЫВНОСТИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

(Представлено Венесуэлой (Боливарианской Республикой) при поддержке 19 государств – членов ЛАКГА[2])

КРАТКАЯ СПРАВКА

Данный документ посвящен важности управления данными и статистического анализа как постоянных структурных факторов, способствующих экономическому планированию, регуляторному надзору и устойчивому росту отрасли воздушного транспорта. В нем также рассматривается, как интегрированное управление информацией позволяет оптимизировать операционную деятельность и укрепить институциональное реагирование на рыночные потрясения. Очевидно, что государства сталкиваются с трудностями при внедрении традиционных аналитических инструментов, и Международной организации гражданской авиации (ИКАО) предлагается содействовать техническому сотрудничеству, оказанию помощи и передаче технологий в соответствии с принципом *"Ни одна страна не остается без внимания"*, способствуя модернизации интероперабельных платформ.

Действия: Конференции предлагается:

a) признать управление данными и непрерывный статистический анализ важнейшими инструментами стратегического планирования, обеспечения экономической устойчивости и принятия обоснованных решений при управлении воздушным транспортом в штатном и в неплановом режиме;

b) призвать государства-члены модернизировать свою инфраструктуру управления данными в сфере гражданской авиации путем перехода от традиционных аналитических процессов к интегрированным цифровым платформам, обеспечивающим кибербезопасность и интероперабельность;

[1] Текст документа на испанском языке предоставлен Венесуэлой (Боливарианской Республикой).

[2] Белиз, Боливия (Многонациональное Государство), Бразилия, Гайана, Гватемала, Гондурас, Доминиканская Республика, Колумбия, Коста-Рика, Куба, Никарагуа, Панама, Парагвай, Перу, Сальвадор, Уругвай, Чили, Эквадор и Ямайка.

c) просить ИКАО в соответствии с принципом *"Ни одна страна не остается без внимания"* усилить техническое сотрудничество, оказание помощи и реализацию специализированных программ профессиональной подготовки для развивающихся государств путем содействия внедрению аналитических методик и передовой цифровой инфраструктуры для экономического и операционного надзора.	
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	Неприменимо
Справочный материал	Стратегический план ИКАО на 2026–2050 годы Доклад Шестой Всемирной авиатранспортной конференции (ATConf/6) Руководящий принцип ИКАО *"Ни одна страна не остается без внимания"*

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Устойчивое развитие международного воздушного транспорта требует управления, основанного на точности, предсказуемости и операционной эффективности. Согласно Стратегическому плану Международной организации гражданской авиации (ИКАО) на 2026–2050 годы, своевременный доступ к стандартизированным и совместимым данным имеет основополагающее значение для формирования государственной политики, сбалансированного экономического регулирования и принятия стратегических решений.

1.2 Для ведомств гражданской авиации возможность обрабатывать систематизированные аналитические данные в режиме реального времени является не только инструментом реагирования на непредвиденные ситуации, но и ключевым фактором в ежедневном управлении маршрутами, обеспечении сбалансированности коммерческих поставок и оптимизации пропускной способности.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 **Данные как структурный актив в управлении авиацией.** Ежедневное управление воздушным пространством и коммерческими воздушными перевозками требует постоянного аналитического мониторинга таких показателей, как пассажиропоток и грузопоток, коэффициенты загрузки и пропускная способность. Опыт Венесуэлы показывает, что тщательный статистический мониторинг позволяет оценивать динамику рынка, корректировать частоту рейсов, гарантировать честную конкуренцию между эксплуатантами и обеспечивать устойчивую оптимизацию авиационной связности в качестве непрерывной административной практики.

2.2 **Внутренняя жизнестойкость аналитической модели.** При наличии стабильных потоков данных у авиационных властей способность адаптироваться к операционным сбоям или непредвиденным событиям возникает естественным образом. Аналитическое управление временными окнами и оценка пропускной способности в альтернативных узлах позволяют смягчить воздействие, обеспечить непрерывность обслуживания и гарантировать безопасность полетов в рамках любого сценария работы.

2.3 **Проблема цифрового разрыва и использования традиционных инструментов.** Несмотря на достижения человечества в области аналитики, управление статистическими потоками с помощью локальных или ручных инструментов, например использование локальных баз данных и электронных таблиц, сопряжено со структурными уязвимостями. Данное ограничение подчеркивает острую необходимость перехода к автоматизированным интерфейсам, обеспечивающим кибербезопасность и интероперабельность в режиме реального времени, в соответствии с глобальными задачами ИКАО в области цифровой трансформации.

2.4 **Укрепление технического сотрудничества и помощи.** Переход к моделям управления, основанным на данных, должен носить инклюзивный характер. ИКАО необходимо укрепить схемы передачи знаний, профессиональной подготовки и технического сотрудничества, что позволит ведомствам гражданской авиации автономно и на устойчивой основе расширять свои аналитические возможности и таким образом обеспечит равное участие всех государств в цифровой авиационной среде.

3. ВЫВОД

3.1 Управление данными и их постоянный анализ являются незаменимыми инструментами, обеспечивающими технический суверенитет и операционную эффективность для устойчивого планирования работы воздушного транспорта.

3.2 Модернизация информационных систем должна осуществляться на основе многосторонних обязательств ИКАО и оказания ею технической помощи, что обеспечит устойчивость и надежность гражданской авиации во всем мире в соответствии с принципом *"Ни одна страна не остается без внимания"*.

— КОНЕЦ —