Международная организация гражданской авиации

ATConf/7-WP/163[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
4.1 Экономическая нормативная база по новым технологиям

ГЛОБАЛЬНАЯ ОСНОВА ЭКОНОМИЧЕСКОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ НОВЫХ ТЕХНОЛОГИЙ В ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ (AAM, RPAS И eVTOL)

(Представлено Венесуэлой (Боливарианской Республикой)
при поддержке 17 государств – членов ЛАКГА[2])

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем документе представлено предложение о разработке глобальной основы экономического регулирования новых технологий в гражданской авиации. Ввиду предстоящего расширения масштабов применения дистанционно пилотируемых авиационных систем (ДПАС), беспилотного логистического транспорта и систем перспективной аэромобильности/электрических воздушных судов вертикального взлета и посадки (AAM/eVTOL) достижения в области технической сертификации и *безопасности полетов* должны быть подкреплены согласованными на глобальном уровне всеобъемлющими экономическими указаниями по вопросам доступа к рынку и устойчивости ценообразования в области инфраструктуры (вертипорты и службы организации движения беспилотных авиационных систем (UTM)), а также другими нормами регулирования гражданской ответственности.

Действия: Конференции предлагается:

a) принять к сведению экономические задачи и возможности, связанные с внедрением новых технологий в гражданской авиации;

b) рекомендовать Совету Международной организации гражданской авиации (ИКАО) создать в составе Авиатранспотрного комитета (АТС) специализированную рабочую группу для разработки Руководства по экономическому регулированию новых технологий в гражданской авиации в соответствии с обновленными положениями *Политики и инструктивного материала в области экономического регулирования международного воздушного транспорта* (Doc 9587) и *Руководства по регулированию международного воздушного транспорта* (Doc 9626);

c) настоятельно призвать Договаривающиеся государства активно обмениваться передовым опытом в области разработки и согласования систем регулирования.

Стратегическая цель	Данный рабочий документ связан со стратегической целью *"Экономическое развитие воздушного транспорта обеспечивает экономическое процветание и социальное благополучие для всех"*

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

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

Финансовые последствия	Ожидаются финансовые последствия для указанных ниже заинтересованных сторон авиационной отрасли: государствам, авиационной отрасли и специализированным организациям следует принять глобальную экономическую нормативную базу, призванную обеспечить сокращение эксплуатационных расходов, предотвращение нарушения рыночного равновесия и привлечение частных инвестиций в инфраструктуру систем AAM/UTM на глобальном уровне; ИКАО следует выделить средства на создание рабочих групп для проведения исследований и подготовки предложений о внесении поправок, изменений или добавлений в существующие положения или соответствующий инструктивный материал.
Справочный материал	Doc 9587, *Политика и инструктивный материал в области экономического регулирования международного воздушного транспорта* Doc 9626, *Руководство по регулированию международного воздушного транспорта* Doc 9082, *Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание* Doc 10019, *Руководство по дистанционно пилотируемым авиационным системам (ДПАС)*

1. **ВВЕДЕНИЕ**

1.1 За последнее десятилетие Международная организация гражданской авиации (ИКАО) и ее Договаривающиеся государства добились существенного прогресса на глобальном уровне в разработке технической нормативной базы в области безопасности полетов, управления рисками и кибербезопасности в целях интеграции беспилотных авиационных систем и систем перспективной аэромобильности (AAM). Однако для обеспечения ускоренного роста бизнес-моделей, связанных с эксплуатацией дистанционно пилотируемых авиационных систем (ДПАС) и электрических воздушных судов вертикального взлета и посадки (eVTOL), требуются аналогичные глобальные усилия в области экономического регулирования.

1.2 Опыт гражданской авиации показывает, что коммерческая рентабельность и безопасное расширение использования новых технологий в сфере воздушных перевозок требуют обеспечения правовой определенности и экономической предсказуемости в соответствии с положениями *Политики и инструктивного материала в области экономического регулирования международного воздушного транспорта* (Doc 9587) и *Руководства по регулированию международного воздушного транспорта* (Doc 9626), что позволит создать необходимые предпосылки для обеспечения долгосрочной устойчивости воздушного транспорта.

1.3 Отсутствие стандартизированных международных экономических указаний по внедрению новых технологий создает угрозу фрагментации нормативной базы, препятствует развитию международной торговли и приводит к повышению стоимости расширения парка воздушных судов и внедрения передовых технологий на глобальном уровне.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Требования о доступе к рынку и выдаче международных коммерческих лицензий не оптимизированы для автономных или беспилотных полетов. Несоответствие коммерческих требований между регионами препятствуют обеспечению функциональной совместимости и выходу эксплуатантов и изготовителей воздушных судов на международный рынок.

2.2 Что касается цифровой и материальной инфраструктуры, а также устойчивости ценообразования, то следует отметить необходимость привлечения значительных государственных и частных инвестиций путем разработки недискриминационных систем взимания сборов с пользователей на основе принципов возмещения затрат, изложенных в *Политике ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание* (Doc 9082), а также сборов за пользование службами организации движения беспилотных авиационных систем (UTM) и вертипортами, что позволит избежать возникновения естественных монополий в ключевых городских и междугородних узлах и гарантировать свободный доступ к рынку.

2.3 Требования к финансированию и страхованию ответственности следует устанавливать с учетом объемов перевозок, максимальной взлетной массы и факторов риска. Чрезмерно жесткие нормы регулирования создают риск сдерживания инноваций и ограничения доступа к рынку в пользу крупных конгломератов и в ущерб малым и средним технологическим компаниям из развивающихся стран.

3. ВЫВОД

3.1 Следует учитывать стратегическую важность экономического развития воздушного транспорта в качестве одной из основных предпосылок для устойчивого глобального внедрения AAM, ДПАС и авиации следующего поколения. Международная гражданская авиация находится на этапе стратегических преобразований, связанных с расширением использования беспилотной авиации, которая представляет собой не только техническую инновацию, но и один из основных факторов глобального экономического роста, территориальной связности и устойчивого развития.

3.2 Совету ИКАО предлагается создать в составе Авиатранспотрного комитета (ATC) рабочую группу для разработки Руководства по экономическому регулированию новых технологий в гражданской авиации в дополнение к существующим документам Doc 9587 и Doc 9626 ИКАО.

3.3 Договаривающимся государствам настоятельно рекомендуется принять прозрачные, недискриминационные и справедливые правила доступа к рынку для выдачи коммерческих лицензий на нетрадиционные виды воздушных перевозок и управления процессом ценообразования в области развития цифровой/материальной инфраструктуры, а также содействовать обмену передовым опытом применения концессионных моделей строительства и эксплуатации вертипортов и глобальных тарифов на услуги UTM.

— КОНЕЦ —