ATConf/7-WP/220
19/11/26

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

ПРОЕКТ ДОКЛАДА

(8 страниц)

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

4.1 Экономическая нормативная база по новым технологиям

4.1.1 ДОКУМЕНТАЦИЯ

4.1.1.1 В рабочем документе WP/8 Секретариат рассматривает, каким образом новые технологии и более чистые источники энергии для авиации изменяют рынки воздушных перевозок, бизнес-модели и потребности в области инфраструктуры. В нем подчеркивается необходимость создания гибких и согласованных на международном уровне механизмов экономического регулирования, содействующих интеграции новых участников, привлечению инвестиций и внедрению инноваций и при этом обеспечивающих равные возможности для государств. Конференции предлагается рекомендовать государствам создать благоприятную экономическую нормативную базу и укрепить координацию деятельности соответствующих ведомств, а также рекомендовать Международной организации гражданской авиации (ИКАО) продолжать отслеживать и анализировать изменения, а также предоставлять поддержку государствам посредством наращивания потенциала, оказания технической помощи и мероприятий по обмену знаниями.

4.1.1.2 В рабочем документе WP/84, представленном Бразилией и Организацией по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (КАНСО) при поддержке 18 государств – членов ЛАКГА[1], подчеркивается стратегическая роль поставщиков аэронавигационного обслуживания (ПАНО) не только как эксплуатационной инфраструктуры, но в первую очередь как экономического фактора развития для новых пользователей воздушного пространства и операционных моделей, в частности посредством достижения функциональной совместимости и поступательной интеграции Системы организации воздушного движения и системы организации движения беспилотных авиационных систем (ОрВД/UTM). На основе опыта Бразилии в документе подчеркивается важность участия ПАНО, четко определенных интерфейсов с поставщиками услуг UTM, ясно сформулированных институциональных обязанностей и скоординированных инвестиций в общую инфраструктуру при одновременном обеспечении защиты существующих пользователей воздушного пространства. Конференции предлагается признать модернизацию ПАНО и интеграцию систем ОрВД/UTM/UAM в качестве важнейших экономических факторов, просить ИКАО принять во внимание предложенные принципы при разработке программных рекомендаций и призвать государства учитывать эти способствующие факторы в национальных планах в области авиации и инфраструктуры.

4.1.1.3 В рабочем документе WP/87, представленном Бразилией при поддержке 18 государств – членов ЛАКГА[2], освещаются вопросы в области экономического регулирования, возникающие относительно будущего обслуживания в области перспективной аэромобильности (AAM), в том числе касающиеся доступа к рынку, модели выдачи разрешений, доступа к инфраструктуре и применения соглашений о воздушных перевозках (ASA). В нем ставится вопрос

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

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

о том, являются ли существующие рамки экономического регулирования, в значительной степени представляющие собой набор двусторонних соглашений, достаточно гибкими или же они могут ограничить возможности и увеличить затраты. Конференции предлагается рекомендовать, чтобы ИКАО провела оценку этих последствий через Группу экспертов по регулированию воздушного транспорта (ATRP) в координации с Исследовательской группой по AAM и другими соответствующими органами, осуществила сбор и распространение информации об опыте государств, а также представила доклад о возможных вариантах политики, направленных на поддержку согласованного и последовательного развития международных рынков AAM.

4.1.1.4 В рабочем документе WP/150, представленном Чили при поддержке 18 государств – членов ЛАКГА[3], представлена информация о поддержке консультативной рабочей группой Чили поэтапного внедрения AAM посредством государственно-частного сотрудничества при одновременном сохранении полномочий регулирующих органов. Конференции предлагается призвать государства рассмотреть возможность создания подобных органов и просить ИКАО содействовать обмену в рамках существующих механизмов.

4.1.1.5 В рабочем документе WP/59, представленном Индонезией, обращается внимание на потенциал беспилотных авиационных систем (БАС) и AAM в области повышения транспортной связности, особенно для географически удаленных районов с недостаточно развитой транспортной сетью. В документе отмечается, что переход от демонстрационных проектов к регулярным перевозкам потребует готовности всей системы в целом и что фрагментация нормативной базы может привести к увеличению затрат на соблюдение требований и затруднить установление функциональной совместимости, доступ к рынку и выполнение трансграничных полетов. С учетом опыта Индонезии в области эксплуатации БАС и экспериментальных нормативных режимов в документе отстаивается поступательный, основанный на фактических данных подход к разработке глобально согласованных стандартов и рекомендаций, предоставляющих гибкость для учета обстоятельств конкретных государств. Конференции предлагается призвать ИКАО к содействию этой работе, а государства-члены – к обмену опытом и укреплению сотрудничества на международном и региональном уровне.

4.1.1.6 В рабочем документе WP/135, представленном Ирландией от имени Европейского союза и Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА), представлены соображения относительно нормативных и экономических последствий интеграции AAM и деятельности космического транспорта (STO) в авиационную систему. В нем особо выделены вопросы применимости существующих экономических механизмов и ASA, а также распределения и возмещения затрат, связанных с новыми видами деятельности и инфраструктурой. В документе подчеркивается необходимость обеспечения международной согласованности и одновременно гибкости в сфере регулирования, способствующей внедрению инноваций. Конференции предлагается рекомендовать ИКАО изучить эти вопросы на основе существующих положений в целях содействия безопасной, эффективной и согласованной интеграции AAM и STO.

4.1.1.7 В рабочем документе WP/45, представленном Японией, подчеркивается важность глобально согласованных стандартов в области сертификации воздушных судов, эксплуатации, выдачи свидетельств пилотам и вертодромов, в частности с целью реализации экономических выгод, связанных с AAM. Учитывая опыт Японии в рамках проведения выставки "Экспо-2025" в Осаке, Конференции предлагается признать важность глобального сотрудничества и рекомендовать

[3] Аргентина, Белиз, Боливия (Многонациональное Государство), Венесуэла (Боливарианская Республика), Гайана, Гватемала, Гондурас, Колумбия, Коста-Рика, Куба, Никарагуа, Панама, Парагвай, Перу, Сальвадор, Уругвай, Эквадор и Ямайка.

ИКАО ускорить разработку согласованных стандартов, инструктивного материала и нормативно-правовой базы, поддерживающих безопасное и устойчивое развитие ААМ и экономическое развитие воздушного транспорта.

4.1.1.8 В рабочем документе WP/106, представленном Оманом, представлен национальный подход к внедрению ААМ, включающий в себя нормативно-правовую базу, национальную платформу для БАС и регуляторную экспериментальную площадку для контролируемых операций. В документе подчеркивается ценность испытаний на экспериментальной площадке и взаимодействия с заинтересованными сторонами для получения фактических данных в целях создания нормативно-правовой базы, инфраструктуры и экономической политики. Конференции предлагается призвать государства к включению ААМ в свои национальные стратегии развития авиации и предложить ИКАО разработать инструктивный материал по экономическим и политическим аспектам внедрения ААМ, а также содействовать обмену опытом между государствами.

4.1.1.9 В рабочем документе WP/51, представленном Таиландом, изучается вопрос о соответствии действующей экономической политики и механизмов возмещения расходов потребностям в предоставлении цифрового аэронавигационного обслуживания, при этом отмечается, что традиционные сборы на основе конкретных полетов могут не отражать обслуживание, используемое широким кругом заинтересованных сторон. Конференции предлагается учесть соображения относительно распределения расходов, недискриминационного доступа и предотвращения дублирования сборов, а также предложить ИКАО рассмотреть целесообразность обновления ее политики и инструктивных материалов в документах Doc 9082 *"Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание"* и Doc 9161 *"Руководство по экономическим аспектам аэронавигационного обслуживания"* в целях учета вопросов, связанных с цифровой инфраструктурой и предоставлением информационного обслуживания.

4.1.1.10 В рабочем документе WP/163, представленном Венесуэлой при поддержке 17 государств – членов ЛАКГА[4], отмечается прогресс, достигнутый в разработке технической нормативной базы для беспилотных воздушных судов и ААМ, и при этом подчеркивается необходимость в соответствующих глобальных усилиях в области экономического регулирования в целях поддержания правовой определенности и экономической предсказуемости. В документе отмечается, что отсутствие стандартизированных международных экономических инструктивных указаний может привести к фрагментации нормативной базы, искажениям в международной торговле и увеличению затрат на масштабирование деятельности и технологий на глобальном уровне. В нем рассмотрены вопросы доступа к рынку, выдачи коммерческих лицензий и ценообразования для вертипортов и служб организации движения беспилотных авиационных систем. Конференции предлагается рекомендовать создание рабочей группы ИКАО для разработки руководства по экономическому регулированию новых технологий и настоятельно призвать государства к обмену передовой практикой в области регулирования.

4.1.1.11 В рабочем документе WP/172, представленном Венесуэлой (Боливарианской Республикой) при поддержке 17 государств – членов ЛАКГА, обращается внимание на различия в уровнях институциональной, технологической и экономической готовности государств к внедрению новых технологий. В нем отмечается, что применение унифицированного подхода может вызвать увеличение существующих различий. Вместо этого предлагается создание

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

добровольного механизма поступательного внедрения, предусматривающего оценку потенциала, пилотные проекты, интеграцию в системы регулирования и эксплуатации, а также обеспечение функциональной совместимости на международном уровне. Конференции предлагается рекомендовать ИКАО разработать инструктивный материал на основе готовности и потенциала государств, содействовать сотрудничеству и подготовке персонала, особенно для развивающихся стран, и обеспечить сохранение функциональной совместимости, справедливой конкуренции и равных возможностей для государств.

4.1.2 **РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА**

4.1.2.1 Конференция признала потенциал новых технологий, в том числе БАС и AAM, для повышения транспортной связности, улучшения доступа к важнейшим видам обслуживания и содействия экономическому развитию и социальному благополучию, особенно в развивающихся странах. Однако делегации отметили, что при интеграции этих технологий следует учитывать обстоятельства конкретных государств, их готовность и потенциал, одновременно поддерживая безопасность полетов, авиационную безопасность и эффективный надзор. Было высказано предостережение относительно продвижения конкретных технологий или предписания инвестиционных стимулов, что относится к кругу вопросов, решаемых государствами.

4.1.2.2 Многие делегаты подчеркнули необходимость своевременной адаптации нормативно-правовых механизмов во избежание задержек внедрения инноваций и получения связанных с ними социально-экономических выгод, одновременно предупредив о том, что преждевременная стандартизация или директивное экономическое регулирование может ограничить конкуренцию, инновации и коммерческое развитие. Они обратили внимание на важность предварительной оценки гибкости существующей политики и инструктивного материала, особенно в отношении доступа к рынку, механизмов выдачи эксплуатационных разрешений, доступа к инфраструктуре и применимости соглашений о воздушных перевозках к международному использованию AAM.

4.1.2.3 Несколько делегатов подчеркнули, что дальнейшая работа ИКАО должна проводиться силами существующих органов, при этом необходимо избегать дублирования. Было отмечено, что рабочая группа ATRP уже получила задание изучить экономическое регулирование AAM и предложила государствам представить конкретные бизнес-модели и опыт эксплуатации для использования в этой работе. Они также сообщили о текущей работе Исследовательской группы по AAM и группы AEP-ANSEP, в частности над разработкой инструктивного материала по механизмам возмещения затрат на предоставление обслуживания для БАС, AAM и коммерческого космического транспорта. В этой связи любая дополнительная работа должна оставаться в пределах мандата и имеющихся ресурсов ИКАО.

4.1.2.4 Конференция подчеркнула стратегическую роль поставщиков аэронавигационного обслуживания и необходимость скоординированного планирования функционально совместимых систем ОрВД и UTM. Многие делегаты подчеркнули важность заблаговременного взаимодействия с заинтересованными сторонами, четко определенных институциональных обязанностей и инвестиций в инфраструктуру на основе ожидаемого спроса и коммерческой жизнеспособности. Было уделено внимание вопросам поддержания безопасности, пропускной способности и эффективности существующих видов деятельности, а также обеспечения справедливого вклада новых участников в общую инфраструктуру и обслуживание. Кроме того, была отмечена важность

вопросов контроля со стороны человека, развития людских ресурсов и значимого взаимодействия с эксплуатационным персоналом и их представителями.

4.1.2.5 Было признано, что ИКАО располагает всем необходимым для поддержки государств в деле укрепления координации между соответствующими ведомствами и содействия обмену информацией и опытом в области организации консультаций, регуляторных экспериментальных площадок и пилотных проектов с использованием существующих механизмов. Кроме того, была выражена поддержка предоставления ИКАО технической помощи и содействия в наращивании потенциала, с тем чтобы помочь государствам во внедрении AAM, включая практическую поддержку при организации регуляторных экспериментальных площадок, планировании инфраструктуры и создании государственно-частных партнерств. Конференция также поддержала использование существующих механизмов ИКАО для обмена уроками, извлеченными из пилотных проектов, и национальным опытом в области регулирования и межсекторальной координации.

4.1.2.6 Конференция приняла к сведению следующие информационные документы: WP/107, представленный Колумбией при поддержке 17 государств – членов ЛАКГА, WP/178, представленный Италией, WP/148, представленный Казахстаном, WP/165, представленный Колумбией при поддержке 17 государств – членов ЛАКГА, и WP/187, представленный Казахстаном.

4.1.3 **ВЫВОД**

4.1.3.1 По итогам рассмотрения документации и последующего обсуждения вопросов, связанных с экономической нормативной базой по новым технологиям в рамках пункта 4.1 повестки дня, Конференция заключила следующее:

a) новые технологии обладают значительным потенциалом для увеличения вклада воздушного транспорта в экономическое развитие и социальное благополучие посредством повышения транспортной связности, улучшения доступа к важным видам обслуживания и поддержки торговли, инвестиций и занятости, с предоставлением особых возможностей развивающимся странам;

b) проблемы технического, эксплуатационного и нормативно-правового характера, связанные с новыми технологиями, видами деятельности и бизнес-моделями, должны решаться своевременно, с учетом различий в готовности и потенциале государств, во избежание усугубления существующих различий между государствами;

c) внедрение AAM требует скоординированного планирования, в том числе с использованием сотрудничества на национальном и региональном уровне, в целях поступательной интеграции организации традиционного и беспилотного воздушного движения и инвестиций в инфраструктуру на основе ожидаемого спроса и коммерческой жизнеспособности;

d) ИКАО, через свои соответствующие группы экспертов, такие как ATRP, AEP-ANSEP и другие соответствующие органы, следует продолжить оценку того, являются ли существующие меры политики достаточно гибкими для того, чтобы охватить нынешние и будущие технологические изменения и появление новых

участников, включая инструктивный материал по возмещению расходов на предоставление обслуживания для БАС, AAM и коммерческого космического транспорта;

e) ИКАО следует поддерживать поступательное внедрение посредством оказания технической помощи и наращивания потенциала в области организации регуляторных экспериментальных площадок, планирования инфраструктуры и создания государственно-частных партнерств, а также использовать существующие механизмы для обмена уроками, извлеченными из пилотных проектов, и опытом на национальном уровне.

4.1.4 РЕКОМЕНДАЦИЯ

Рекомендация 4/1. Экономическая нормативная база по новым технологиям

Конференция рекомендует:

a) государствам, в сотрудничестве с соответствующими заинтересованными сторонами, следует применять скоординированный и поэтапный подход к внедрению новых технологий и вводу новых участников, учитывая обстоятельства конкретных государств, готовность нормативной базы, требования в отношении инфраструктуры и эксплуатационные возможности;

b) государствам следует укреплять на национальном и региональном уровне сотрудничество в области планирования поступательного внедрения AAM и БАС в существующие авиационные системы, в том числе в системы организации воздушного движения, и обеспечить, чтобы развитие соответствующей инфраструктуры осуществлялось на основе оценок ожидаемого спроса, эксплуатационных требований и коммерческой жизнеспособности;

c) ИКАО, через свои соответствующие группы экспертов, в том числе ATRP, AEP-ANSEP и другие группы экспертов, следует продолжить оценку того, являются ли существующие меры политики и инструктивный материал достаточными и в должной степени гибкими для того, чтобы охватить новые технологии, новые виды деятельности и бизнес-модели, включая рассмотрение приемлемых механизмов возмещения расходов на предоставление обслуживания для БАС, AAM и коммерческого космического транспорта;

d) ИКАО, в сотрудничестве с соответствующими международными и региональными организациями и заинтересованными сторонами в отрасли, следует поддерживать государства, особенно из числа развивающихся стран, в деле поступательного внедрения новых технологий посредством оказания технической помощи, наращивания потенциала и обмена опытом и передовой практикой, в том числе связанными с организацией регуляторных экспериментальных площадок, планированием инфраструктуры, созданием государственно-частных партнерств, а также уроками, извлеченными из пилотных проектов.

— КОНЕЦ —