



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

СЕДЬМАЯ ВСЕМИРНАЯ АВИАТРАНСПОРТНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ (ATCONF/7)

Монреаль, Штаб-квартира, 16–20 ноября 2026 года

Пункт 2 повестки дня. Содействие развитию авиации и воздушного сообщения посредством инвестиций в инфраструктуру, человеческий капитал и партнерские отношения

2.1 Интеграция гражданской авиации в национальные планы развития и инвестиций

СОХРАНЕНИЕ ВЫГОД ОТ ЛИБЕРАЛИЗАЦИИ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА ПУТЕМ ПОСТОЯННЫХ ИНВЕСТИЦИЙ В ИНФРАСТРУКТУРУ И ЧЕЛОВЕЧЕСКИЙ КАПИТАЛ

(Представлено Японией)

КРАТКАЯ СПРАВКА

После Шестой Всемирной авиатранспортной конференции (ATConf/6) либерализация воздушного транспорта и расширение доступа к рынку в значительной мере способствовали росту сетей международного воздушного транспорта. Поскольку ожидается продолжение роста спроса на авиаперевозки, важность инвестиций в авиационную инфраструктуру и людские ресурсы становится все более очевидной.

В данном рабочем документе содержится предложение ориентировать политику в области международного воздушного транспорта не только на содействие росту за счет расширения доступа к рынку, но и на поддержку инвестиций в авиационную инфраструктуру и людские ресурсы, а также создание благоприятной среды, способствующей таким инвестициям. В этом контексте в документе рассматривается вопрос о важности концепций политики на долгосрочную перспективу, обеспечивающих предсказуемость, диверсификацию моделей управления аэропортами, сотрудничество заинтересованных сторон, эффективное использование существующей инфраструктуры и инвестиции в людские ресурсы.

Действия: Конференции предлагается:

- а) признать, что хотя либерализация воздушного транспорта и расширение доступа к рынку продолжают играть важную роль в развитии международной авиации, достаточные инвестиции в авиационную инфраструктуру и людские ресурсы становятся все более необходимыми для сохранения выгод, создаваемых этим ростом;
- б) признать важность формирования среды, способствующей долгосрочным инвестициям в авиационную инфраструктуру и людские ресурсы благодаря высокому уровню предсказуемости условий деятельности;
- с) признать важность предоставления государствам возможности применения подходов, соответствующих их индивидуальным обстоятельствам, и содействия сотрудничеству между государственными структурами, эксплуатантами аэропортов, авиакомпаниями и другими заинтересованными сторонами в деле продвижения развития инфраструктуры, увеличения пропускной способности и эффективного использования существующей инфраструктуры.

<i>Стратегическая цель</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью <i>"Экономическое развитие воздушного транспорта обеспечивает экономическое процветание и социальное благополучие для всех"</i>
<i>Финансовые последствия</i>	Отсутствуют
<i>Справочный материал</i>	Отсутствует

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 После Шестой Всемирной авиатранспортной конференции (ATConf/6) либерализация воздушного транспорта и расширение доступа к рынку получили поддержку в качестве основных приоритетов политики в области международной гражданской авиации. В Японии рост сетей международного воздушного транспорта поддерживается не только посредством реализации политики открытого неба, но и за счет таких мер, как увеличение пропускной способности крупных аэропортов, включая находящиеся в городской агломерации Токио, и совершенствование систем организации воздушного движения.

1.2 Ожидается, что спрос на авиаперевозки будет продолжать расти в течение длительного времени, и к 2050 году прогнозируется увеличение объема пассажирских перевозок приблизительно в 2,7 раза по сравнению с уровнем 2024 года. Особенно заметный рост ожидается в Азиатско-Тихоокеанском и Ближневосточном регионах, что дополнительно подчеркивает важность инвестиций в авиационную инфраструктуру и людские ресурсы в целях поддержки этого роста.

1.3 Цель настоящего рабочего документа заключается в том, чтобы инициировать обсуждение вопросов инвестиций в авиационную инфраструктуру и людские ресурсы, что даст возможность сохранить выгоды, обеспечиваемые либерализацией воздушного транспорта, в течение длительного времени.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Достижения в результате либерализации и необходимость продолжения инвестиций

2.1.1 Либерализация воздушного транспорта и расширение доступа к рынку значительно способствовали росту сетей международных авиаперевозок и повышению удобства для пассажиров. В Японии связность международных воздушных сообщений была укреплена за счет реализации политики открытого неба, а также таких мер, как увеличение пропускной способности крупных аэропортов и содействие входу на рынок перевозчиков-лоукостеров (LCC). В результате частота международных рейсов повысилась с 2649 в неделю в 2010 году, когда Япония ввела в действие свою политику открытого неба, до 5679 в неделю в конце октября 2025 года, более чем удвоившись за этот период.

2.1.2 С увеличением объемов перевозок важными проблемами в области политики стали дополнительное увеличение пропускной способности загруженных аэропортов и воздушного пространства, а также обеспечение необходимых людских ресурсов. Реагируя на растущий спрос, Япония применяет такие меры, как увеличение пропускной способности крупных аэропортов,

совершенствование систем организации воздушного движения и плановая подготовка авиационного персонала, включая пилотов и механиков. Кроме того, восстановление и рост спроса на авиаперевозки после пандемии COVID-19 привлекли внимание к необходимости обеспечить достаточную численность персонала в сфере наземного обслуживания и обеспечения авиационной безопасности.

2.1.3 Эти фактические результаты указывают на то, что рост, возникший в результате либерализации, может быть сохранен только с помощью постоянных инвестиций в авиационную инфраструктуру и людские ресурсы. Поэтому в будущей политике в области международного воздушного транспорта следует уделить больше внимания не только содействию росту за счет расширения доступа к рынку, но и инвестициям в авиационную инфраструктуру и людские ресурсы, а также содействию формированию благоприятной среды, способствующей таким инвестициям.

2.2 Формирование среды, благоприятствующей долгосрочным инвестициям

2.2.1 Концепция политики на долгосрочную перспективу, основанная на национальных стратегиях

2.2.1.1 Авиационная инфраструктура, особенно аэропорты, включает в себя государственные капитальные активы с длительным сроком использования, для которых необходимы длительные периоды планирования, строительства, эксплуатации и обновления, при этом они приносят выгоду на протяжении многих лет. Соответственно, развитие и расширение авиационной инфраструктуры требует постоянных и тщательно планируемых инвестиций на долгосрочной основе.

2.2.1.2 В то же время спрос на авиаперевозки может быть подвержен существенным колебаниям в краткосрочной перспективе под влиянием экономических условий, пандемий, стихийных бедствий и других внешних факторов. Для того, чтобы дать эксплуатантам, авиакомпаниям и частным инвесторам возможность принимать обоснованные долгосрочные решения об инвестициях, важно обеспечить предсказуемость условий деятельности посредством стабильных и долгосрочных рамок политики. В этой связи государствам следует четко сформулировать направление развития и эксплуатации авиационной инфраструктуры в национальных стратегиях и планах развития, а также представить рассчитанные на долгосрочную перспективу и предсказуемые руководящие принципы.

2.2.1.3 В Японии авиационная инфраструктура позиционируется в национальных стратегиях и всеобъемлющих планах развития с 1960-х годов как социально-экономическая база, и она постоянно развивается на долгосрочной основе. В результате был создан разнообразный набор объектов авиационной инфраструктуры, от аэропортов, выполняющих функции крупных международных узлов, до аэропортов, поддерживающих местные населенные пункты, и таким образом сформирована основа сети воздушного транспорта Японии. Этот опыт демонстрирует важность концепций политики на долгосрочную перспективу и предсказуемых инвестиционных условий в содействии стабильному развитию авиационной инфраструктуры.

2.2.2 Диверсифицированные модели управления аэропортами и сотрудничество заинтересованных сторон

2.2.2.1 Аэропорты существенно различаются в отношении размера, функций и рыночных условий. В то время как одни аэропорты выполняют функции ключевых узлов сети международного воздушного транспорта, другие играют критически важную роль в поддержке местных населенных пунктов. Объемы пассажирских перевозок, структура доходов и возможности для участия частного сектора также различаются в разных аэропортах. Соответственно, в Японии используются

разнообразные модели управления аэропортами, в том числе аэропорты, управляемые государством, аэропорты, управляемые на местном уровне и корпоративные аэропорты, в том числе управляемые по концессионным соглашениям, в зависимости от характеристик и условий отдельных аэропортов и регионов.

2.2.2.2 Вне зависимости от принятой модели управления удовлетворение спроса на авиаперевозки в будущем и достижение необходимых показателей инвестиций и повышения пропускной способности требует участия ряда различных заинтересованных сторон, включая государственные структуры, эксплуатантов аэропортов, авиакомпании и местные полномочные органы. В частности, такие инициативы, как повышение пропускной способности и подготовка персонала, не могут быть реализованы какой-либо одной организацией и должны выполняться в рамках сотрудничества нескольких заинтересованных сторон. В Японии подобные инициативы также реализуются посредством тесного сотрудничества соответствующих заинтересованных сторон. Для того, чтобы создать возможности для такого сотрудничества, важно четко изложить в национальных стратегиях и планах развития направление развития и эксплуатации авиационной инфраструктуры, тем самым позволяя заинтересованным сторонам ставить перед собой общие долгосрочные цели и вместе работать, выполняя свои соответствующие функции и обязанности.

2.2.3 **Вопросы формирования благоприятных условий**

2.2.3.1 Удовлетворение будущего растущего спроса на авиаперевозки требует не только инвестиций в новую инфраструктуру, но и эффективного использования существующей инфраструктуры, а также инвестиций в людские ресурсы, поддерживающие авиационный сектор.

2.2.3.2 В Японии пропускная способность аэропортов повышается не только за счет строительства ВПП и аэровокзалов, но и посредством таких мер, как пересмотр схем полетов и совершенствование систем организации воздушного движения. Кроме того, прилагаются усилия по увеличению возможностей оформления пассажиров за счет более тесной координации деятельности между аэропортами, авиакомпаниями и органами пограничного контроля (CIQ) в целях содействия цифровизации всех аспектов работы аэропортов.

2.2.3.3 В то же время на фоне демографических изменений и растущего в период после пандемии спроса Япония столкнулась с нехваткой персонала в таких областях, как наземное обслуживание и авиационная безопасность. Для решения этих проблем прилагаются усилия в области производительности труда за счет содействия цифровизации и автоматизации, а также совершенствования процессов найма и подготовки персонала.

3. **ВЫВОД**

3.1 Либерализация воздушного транспорта и расширение доступа к рынку существенно способствуют развитию международной авиации. Однако сохранение этих достижений в течение длительного времени требует постоянных инвестиций в авиационную инфраструктуру и людские ресурсы. Поэтому инвестиции в авиационную инфраструктуру и людские ресурсы следует сделать одними из наиболее приоритетных задач будущей политики в области международного воздушного транспорта наряду с продолжением поддержки расширения доступа к рынку.

3.2 Желательно, чтобы государства четко определили роль авиационной инфраструктуры в своих национальных стратегиях и планах развития и повысили уровень предсказуемости условий деятельности, с тем чтобы стимулировать долгосрочные инвестиции.

3.3 Желательно, чтобы государства использовали отвечающие их индивидуальным обстоятельствам механизмы управления аэропортами и создавали условия, позволяющие государственным структурам, эксплуатантам аэропортов, авиакомпаниям и другим заинтересованным сторонам совместно работать в целях совершенствования инфраструктуры и увеличения пропускной способности, что необходимо для удовлетворения в будущем растущего спроса на авиаперевозки.

3.4 Помимо строительства новой инфраструктуры, для достижения устойчивого роста международной авиации важны эффективное использование существующей инфраструктуры и инвестиции в людские ресурсы.

— КОНЕЦ —