



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

СООБРАЖЕНИЯ ОТНОСИТЕЛЬНО СИСТЕМЫ ЭКОНОМИЧЕСКОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ В СФЕРЕ ЦИФРОВОГО АЭРОНАВИГАЦИОННОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ

(Представлено Таиландом)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Стремительная цифровая трансформация глобальной организации воздушного движения способствует переходу от традиционной тактической связи к общесистемному обмену цифровыми данными. Приложения для цифрового информационного обслуживания обеспечивают трансграничное сотрудничество в режиме реального времени, способствуя повышению пропускной способности воздушного пространства, оптимизации траекторий полета и безопасности полетов в целом.

Однако существующие механизмы экономического управления и возмещения расходов, изложенные в документе Дос 9082 (*"Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание"*), были разработаны исходя из модели деятельности, ориентированной на конкретные полеты. Традиционные сборы рассчитываются за каждый полет исходя из пролетаемого расстояния и максимальной взлетной массы и разбиваются на отдельные этапы полета (на маршруте, при подходе и в районе аэродрома). В отличие от этого, цифровое информационное обслуживание функционирует на основе моделей, охватывающих не только традиционных эксплуатантов воздушных судов, но и более широкую экосистему заинтересованных сторон.

В настоящем рабочем документе представлены соображения относительно того, насколько действующая экономическая политика отвечает потребностям, связанным с предоставлением цифрового информационного обслуживания. В нем рассматриваются варианты обеспечения справедливого возмещения расходов и предотвращения двойного взимания платы.

Действия: Конференции предлагается:

а) признать *i*) экономические различия между традиционными принципами взимания сборов, ориентированными на конкретные полеты, и современной цифровой информационной инфраструктурой и *ii*) ключевые соображения относительно распределения расходов на цифровое обслуживание, позволяющие обеспечивать доступ на недискриминационной основе и одновременно предотвращать двойное возмещение;

б) предложить Международной организации гражданской авиации (ИКАО) рассмотреть целесообразность обновления документов Дос 9082 (<i>"Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание"</i>) и Дос 9161 (<i>"Руководство по экономическим аспектам аэронавигационного обслуживания"</i>) с целью учета вопросов, связанных с цифровой инфраструктурой и предоставлением информационного обслуживания.	
<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>	Административные ресурсы, связанные с деятельностью Секретариата ИКАО и групп экспертов, будут покрываться за счет бюджета существующей программы работы
<i>Справочный материал</i>	Дос 9082 <i>"Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание"</i> Дос 9161 <i>"Руководство по экономическим аспектам аэронавигационного обслуживания"</i> Дос 10199 <i>"Правила аэронавигационного обслуживания. Управление информацией"</i> Дос 4444 <i>"Организация воздушного движения"</i>

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В сфере аэронавигационного обслуживания происходит переход к функционально совместимым цифровым системам. В соответствии с Глобальным аэронавигационным планом (ГАНП) на смену традиционной двухпунктовой связи посредством текстовых сообщений приходит цифровое обслуживание, обеспечивающее межсистемное взаимодействие. Для реализации этих возможностей современные эксплуатационные структуры все чаще опираются на цифровые модели данных, цифровые интерфейсы и архитектуры платформ для сотрудничества, что способствует беспрепятственному трансграничному обмену и управлению информацией.

1.2 Несмотря на прогресс, достигнутый на глобальном уровне в разработке технических спецификаций и правил эксплуатации, соответствующая экономическая база по-прежнему проработана недостаточно детально. В рамках традиционных механизмов возмещения расходов на аэронавигационное обслуживание (ANS) размер сборов рассчитывается за каждый полет в зависимости от физического перемещения в определенных объемах воздушного пространства. В связи с развитием цифрового информационного обслуживания возникает вопрос о том, нуждаются ли экономические подходы в пересмотре с учетом особенностей цифровой архитектуры данных и многопользовательского доступа к ним.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Ограничения существующей модели, ориентированной на конкретные полеты

2.1.1 В документе Дос 9082 (*"Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание"*) определены три основных принципа, лежащих в основе установления аэронавигационных сборов:

- обслуживание предоставляется в отношении конкретного идентифицируемого полета;

- обслуживание относится к различным этапам полета (на маршруте, при подходе или в районе аэродрома);
- стоимость обслуживания варьируется в зависимости от объема полетов, пролетаемого расстояния и массы воздушного судна.

2.1.2 Для цифрового информационного обслуживания характерен ряд особенностей, которые могут противоречить указанным предпосылкам:

- Обслуживание, не связанное с конкретными полетами: запросы о предоставлении информации (например, запросы о метеорологической информации или для синхронизации аэронавигационных данных) могут поступать на различных этапах эксплуатации, охватывать несколько РПИ или осуществляться без прямой привязки к текущему маршруту полета.
- Несоответствие инфраструктуры: структуры передачи цифровых данных функционируют независимо от географических маршрутов полетов, что затрудняет распределение предоставляемого обслуживания строго в соответствии с этапами полета или расстоянием.
- Расширение экосистемы заинтересованных сторон: круг потребителей информации не ограничивается коммерческими эксплуатантами воздушных судов и включает также эксплуатантов аэропортов, поставщиков услуг по организации движения беспилотных авиационных систем, сторонних поставщиков услуг по планированию полетов и агрегаторы данных. В настоящее время под термином "пользователи" в документе Doc 9082 главным образом имеются в виду эксплуатанты воздушных судов.

2.2 Экономические аспекты цифрового информационного обслуживания

2.2.1 В рамках современных подходов к расчету и возмещению расходов на цифровое аэронавигационное обслуживание может быть рассмотрен ряд структурных вариантов для обеспечения соответствия принципам увязки с расходами, недискриминации, транспарентности и проведения консультаций с пользователями.

2.2.2 Возможные принципы определения стоимостной основы

- *Учет дополнительных расходов:* предлагается рассмотреть вопрос о том, следует ли поставщикам аэронавигационного обслуживания (ПАНО) учитывать дополнительные расходы на цифровую инфраструктуру (программное обеспечение, интерфейсы обмена сообщениями, средства кибераутентификации) отдельно от расходов на формирование исходных данных.
- *Защита от двойного взимания сборов:* поскольку расходы на предоставление основных данных уже возмещаются за счет традиционных маршрутных и терминальных сборов, предлагается рассмотреть вопрос о том, должны ли сборы за цифровой доступ охватывать только расходы, связанные с цифровым предоставлением данных, чтобы избежать двойного взимания сборов за одну и ту же исходную информацию.

2.2.3 Варианты дифференцированного взимания сборов

- *Для основных пользователей воздушного пространства:* государства могут рассмотреть возможность включения расходов на основное цифровое обслуживание в общую базу расходов на аэронавигационное обслуживание с учетом потенциальных эксплуатационных преимуществ беспрепятственного доступа к данным, относящимся к безопасности полетов.
- *Для коммерческих потребителей, не являющихся авиакомпаниями:* для организаций, которые используют потоки цифровых данных, не участвуя при этом в оплате аэронавигационных сборов, государства могут рассмотреть возможность взимания сборов на основе прозрачной опубликованной структуры уровней обслуживания или на основе абонентской платы, рассчитанной с учетом пропускной способности и доступности соединения.

3. ВЫВОД

3.1 Цифровой обмен информацией представляет собой важный этап развития глобальной системы организации воздушного движения и обладает значительным потенциалом для повышения уровня безопасности полетов, эффективности и экологической устойчивости. Рассмотрение вопроса о внедрении модернизированной и прозрачной системы экономического регулирования могло бы способствовать созданию справедливых механизмов возмещения расходов для поддержки цифрового обслуживания и обеспечению равноправного доступа к нему во всей глобальной авиационной экосистеме.

3.2 В целях обеспечения ясности нормативных требований участникам конференции предлагается рекомендовать ИКАО рассмотреть возможные направления для обновления своих инструментов экономической политики:

- а) пересмотр определений в Дос 9082: рассмотреть целесообразность расширения определения терминов "средства и обслуживание" и "пользователи" в Дос 9082, с тем чтобы охватить цифровую инфраструктуру, поставщиков информационного обслуживания и потребителей, не являющихся авиакомпаниями.
- б) разработка рекомендаций в Дос 9161: рассмотреть целесообразность формулирования конкретных рекомендаций, касающихся учета расходов на цифровое обслуживание, классификации пользователей и правил предотвращения дублирования.

— КОНЕЦ —