



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

СЕДЬМАЯ ВСЕМИРНАЯ АВИАТРАНСПОРТНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ (ATCONF/7)

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

Пункт повестки дня 2. 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

ГЛОБАЛЬНЫЕ И РЕГИОНАЛЬНЫЕ ПЛАНЫ РАЗВИТИЯ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА

(Представлено Эфиопией от имени 54 государств -- членов Африканской комиссии гражданской авиации²)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем документе предлагается разработать Глобальный план развития воздушного транспорта (ГПРВТ), опирающийся на региональные планы развития воздушного транспорта и общие принципы планирования для государств. Хотя авиационная отрасль пользуется преимуществами от наличия продуманных глобальных планов обеспечения безопасности полетов, аэронавигации и авиационной безопасности, её экономические аспекты и вопросы развития зачастую рассматриваются в рамках отдельных политических решений, проектов и инициатив. Структурированная система планирования позволила бы объединить всю экосистему воздушного транспорта, преобразовать политические решения в реализуемые дорожные карты и инвестиционные приоритеты, а также оказать поддержку государствам и регионам с разным уровнем готовности, в частности наименее развитым странам, странам, не имеющим выхода к морю, малым островным государствам и наименее связанным между собой рынкам.

Действия: Конференции предлагается:

- признать необходимость создания согласованной глобальной и региональной архитектуры планирования для устойчивого развития международного воздушного транспорта;
- просить ИКАО разработать в консультации с государствами, регионами и отраслью Глобальный план развития воздушного транспорта;
- просить ИКАО сотрудничать с региональными организациями, включая Африканскую комиссию гражданской авиации (АКГА), в процессе разработки и пилотного осуществления региональных планов развития воздушного транспорта, которые позволят преобразовать глобальные приоритеты и региональные потребности в практические планы реализации;

¹ Тексты на английском и французском языках представлены АКГА.

² Алжир, Ангола, Бенин, Ботсвана, Буркина-Фасо, Бурунди, Габон, Гамбия, Гана, Гвинея, Гвинея-Бисау, Демократическая Республика Конго, Джибути, Египет, Замбия, Зимбабве, Кабо-Верде, Камерун, Кения, Коморские острова, Конго, Кот-д'Ивуар, Лесото, Либерия, Ливия, Маврикий, Мавритания, Мадагаскар, Малави, Мали, Марокко, Мозамбик, Намибия, Нигер, Нигерия, Объединенная Республика Танзания, Руанда, Сан-Томе и Принсипи, Сенегал, Сейшельские Острова, Сомали, Судан, Сьерра-Леоне, Того, Тунис, Уганда, Центральноафриканская Республика, Чад, Экваториальная Гвинея, Эритрея, Эсватини, Эфиопия, Южная Африка, Южный Судан.

d) просить ИКАО разработать инструктивный материал, типовую модель планирования и общие показатели для национальных и региональных планов развития воздушного транспорта.	
<i>Стратегические цели</i>	Настоящий рабочий документ связан главным образом со стратегической целью <i>"Экономическое развитие воздушного транспорта обеспечивает экономическое процветание и социальное благополучие для всех"</i> . Он также поддерживает стратегические цели <i>"Беспрепятственная, доступная и надежная мобильность для всех"</i> и <i>"Ни одна страна не остается без внимания"</i> .
<i>Финансовые последствия</i>	Для проведения предлагаемой работы по определению масштабов, проведению консультаций, выработке инструктивных указаний и разработке плана потребуются ресурсы Секретариата ИКАО. На начальном этапе можно воспользоваться существующими программами, партнерские отношения и добровольные взносы; дальнейшее развитие и реализация будут зависеть от бюджета программы и мобилизации ресурсов.
<i>Справочный материал</i>	Дос 7300, <i>"Конвенция о международной гражданской авиации"</i>, статья 44 Стратегический план ИКАО на 2026-2050 гг. Дос 10004, <i>"Глобальный план обеспечения безопасности полетов, 2026-2028"</i> Дос 9750, <i>"Глобальный аэронавигационный план"</i> Дос 10118, <i>"Глобальный план обеспечения авиационной безопасности"</i> Повестка дня седьмой Всемирной авиатранспортной конференции (ATConf/7) Дос 9626, <i>"Руководство по регулированию международного воздушного транспорта"</i> Дос 9587, <i>"Политика и инструктивный материал в области экономического регулирования международного воздушного транспорта"</i>

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1. Международный воздушный транспорт является важнейшим фактором содействия торговле, туризму, инвестициям, занятости, социальной интеграции и доступу к рынкам и услугам. Его устойчивое развитие зависит от скоординированных действий всей авиационной экосистемы, включая вопросы политики и регулирования, авиакомпаний, аэропорты, аэронавигационное обслуживание, систему связности, упрощение формальностей, безопасность полетов и авиационную безопасность, человеческий капитал, данные и цифровые системы, деятельности в области охраны окружающей среды, жизнестойкость и финансирование.

1.2. Статья 44 *"Конвенции о международной гражданской авиации"* (Чикагская конвенция) обеспечивает четкую основу для комплексного подхода к планированию, требуя от ИКАО содействия планированию и развитию международного воздушного транспорта и обеспечения безопасного, упорядоченного, эффективного и экономичного развития международной гражданской авиации. Исходя из этого мандата, в Стратегическом плане ИКАО на 2026-2050 годы определяется общее направление деятельности по созданию безопасной, надежной, устойчивой, цельной и экономически жизнеспособной глобальной авиационной системы. Целевой план развития воздушного транспорта укрепит эту архитектуру путем увязки вопросов связности, экономического развития, инфраструктуры, человеческого капитала и поддержки внедрения в рамках согласованной, ориентированной на конкретные результаты системы.

2. ПРОБЕЛ В ПЛАНИРОВАНИИ

2.1 Авиация уже пользуется преимуществами отработанных глобальных инструментов планирования в ключевых технических областях, в частности Глобальный план обеспечения безопасности полетов, Глобальный аэронавигационный план и Глобальный план обеспечения авиационной безопасности. Эти планы устанавливают общие цели, приоритеты, механизмы реализации и показатели, а также допускают адаптацию к национальным и региональным условиям, помогая согласовывать вопросы политики, технической помощи и инвестиций исходя из общих результатов.

2.2 В то же время экономические аспекты и аспекты развития воздушного транспорта зачастую реализуются посредством отдельных инициатив в области либерализации, инфраструктуры, обеспечения связности, упрощения формальностей и наращивания потенциала. Без комплексной системы планирования эти усилия могут оставаться разрозненными, что приводит к разрыву между политикой, реализацией, инвестициями и измеримым воздействием, особенно в тех случаях, когда достижение результатов зависит от координации действий между несколькими юрисдикциями и секторами. Более согласованный подход к планированию помог бы государствам и региональным организациям определить последовательность проведения реформ, потребности в развитии инфраструктуры, в области квалифицированных кадров и финансирования, одновременно предлагая партнерам по развитию и инвесторам более надежные и привлекательные с точки зрения финансирования программы.

3. АРГУМЕНТЫ В ПОЛЬЗУ ГЛОБАЛЬНЫХ И РЕГИОНАЛЬНЫХ ПЛАНОВ РАЗВИТИЯ

3.1 Будущий Глобальный план развития воздушного транспорта должен быть приведен в соответствие с существующими глобальными планами и политикой ИКАО, чтобы обеспечить согласованность между целями развития воздушного транспорта и другими стратегическими целями ИКАО. Он должен служить объединяющей структурой развития, связывающей их с такими аспектами как связность сети воздушного транспорта, доступность, экономичность, инфраструктура и инвестиции, логистика и мультимодальные перевозки, модернизация нормативно-правовой основы, упрощение формальностей, человеческий капитал, данные и цифровые преобразования, институциональный потенциал, устойчивость к пандемиям и кризисам, экологические приоритеты и жизнестойкость.

3.2 Региональные планы развития воздушного транспорта позволят преобразовать эту глобальную структуру в экономические, географические, институциональные и рыночные реалии каждого региона. Некоторые ограничения и возможности воздушного транспорта носят региональный характер. Таким образом, региональные планы могут служить связующим звеном между глобальными целями и их реализацией на национальном уровне, обеспечивая сотрудничество между государствами, региональными организациями, отраслью и финансовыми учреждениями.

3.3 Региональный уровень также играет важную роль в достижении стратегической цели *"Ни одна страна не остается без внимания"*. Государства находятся на разных уровнях развития с точки зрения объемов перевозок, связности системы воздушного транспорта, институционального потенциала и готовности к инвестициям. Различные и поэтапные пути реализации могут отвечать потребностям наименее развитых стран, развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, малых островных развивающихся государств, второстепенных городов и наименее связанных между собой рынков. Региональные планы могут определять целевые решения, включая связность с государственными службами, поддержку развития маршрутов,

объединенный потенциал, совместную инфраструктуру и техническую помощь, без навязывания единой модели.

3.4 Предлагаемая архитектура будет учитывать суверенитет государств и добровольный характер подготовки планов развития авиационной отрасли под руководством государств. В глобальном плане будут определены общие результаты и принципы планирования; в региональных планах будут установлены общие региональные приоритеты и направления сотрудничества; а национальные планы будут определять внутреннюю политику, инвестиционные решения и меры по реализации в соответствии с национальными условиями и применимыми международными обязательствами.

4. ПРЕДЛАГАЕМЫЕ СОДЕРЖАНИЕ И АРХИТЕКТУРА И ПЛАНИРОВАНИЯ.

4.1 Глобальный план развития воздушного транспорта должен определить общее долгосрочное видение, измеримые цели и принципы развития конкурентоспособного, доступного, экономически приемлемого, устойчивого и экологически безопасного воздушного транспорта. Он должен предусматривать общую методологию диагностики и планирования, а также комплексную систему, охватывающую вопросы связности системы воздушного транспорта, инфраструктуру и инвестиции, логистику и мультимодальные перевозки, модернизацию нормативно-правовой базы, упрощение формальностей, человеческий капитал, институциональный потенциал, цифровую трансформацию, готовность к кризисным ситуациям и экологическую устойчивость. План должен также предусматривать дифференцированные и поэтапные пути реализации для государств и регионов, находящихся на разных уровнях готовности; определять механизмы управления, партнерства, финансирования и наращивания потенциала; а также устанавливать ограниченный набор сопоставимых показателей эффективности, механизмов отчетности и процессов проведения периодических обзоров. Он должен соответствовать Стратегическому плану ИКАО и дополнять существующие технические и экологические стандарты ИКАО, не дублируя их.

4.2 Каждый региональный план развития воздушного транспорта должен включать в свой состав региональные исходные показатели и прогноз спроса; приоритетные маршруты пассажирских перевозок, сети грузовых перевозок и более широкие экономические коридоры; требования к инфраструктуре и эксплуатационной готовности; реформы в области регулирования и институциональные реформы; меры по упрощению формальностей и обеспечению бесперебойной мобильности; потребности в области профессиональной подготовки и наращивания потенциала; приоритеты в области данных и цифровых технологий; меры по охране окружающей среды и повышению устойчивости; структуру приоритетных проектов и инвестиций; ориентированную на конкретные сроки дорожную карту внедрения; четко определенные обязанности; варианты финансирования; и показатели для мониторинга промежуточных и конечных результатов.

4.3 Инструктивные указания ИКАО по национальному и региональному планированию должны описывать типовую структуру, минимальные требования к данным, механизмы обеспечения качества, методы консультаций с заинтересованными сторонами, инструменты анализа спроса и сценариев, критерии определения приоритетности проектов, гарантии обеспечения транспарентной и недискриминационной поддержки, подходы к финансированию и мобилизации ресурсов, а также систему мониторинга и оценки. Инструктивные указания должны быть адаптируемыми, с тем чтобы государства, располагающие ограниченными данными или ограниченными возможностями, могли начать с составления реалистичного минимального плана и постепенно его дополнять.

4.4 Планирование должно быть ориентировано на результат. Общие показатели могут охватывать связность сети воздушного транспорта; доступность и экономичность; объемы пассажирских и грузовых перевозок; пропускную способность аэропортов и аэронавигационный потенциал; упрощение формальностей и сроки оформления; осуществление нормативного регулирования; кадровый потенциал; наличие и качество данных; привлечение инвестиций; экологические показатели; и способность к восстановлению. Во избежание ненужного нового бремени отчетности показатели должны по возможности опираться на существующие системы отчетности ИКАО и региональные системы отчетности.

5. АРГУМЕНТЫ В ПОЛЬЗУ РАННЕГО РЕГИОНАЛЬНОГО ПИЛОТНОГО ПРОЕКТА

5. Регионы с развивающейся экономикой, включая Африку, являются веским аргументом в пользу скорейшего применения предлагаемого подхода. Приоритеты Африки в области авиации тесно связаны с Повесткой дня на период до 2063 года, Единым африканским рынком воздушного транспорта (SAATM), Африканской континентальной зоной свободной торговли (АКЗСТ), региональной интеграцией и развитием инфраструктуры, однако рынки по-прежнему сильно различаются по масштабам, связности, институциональному потенциалу и инвестиционной готовности. Сохраняющиеся разрывы в связности системы, высокие транспортные расходы и неравный доступ к авиаперевозкам повышают необходимость в более скоординированном развитии регионального воздушного транспорта. Поэтому Африканская комиссия гражданской авиации (АКГА) готова сотрудничать с государствами и региональными органами в целях обеспечения ведущей роли африканских стран в разработке Континентального плана развития воздушного транспорта, поддерживаемого первоначальной дорожной картой внедрения и помощи со стороны ИКАО, партнеров и заинтересованных сторон.

5.2 На начальном этапе пилотный проект с участием Международной организации гражданской авиации, Африканской комиссии по вопросам развития, Комиссии Африканского союза, региональных экономических сообществ, государств, отраслевых и финансовых институтов развития мог бы стать площадкой для тестирования общей методологии, определения региональных базовых показателей, подтверждения приоритетности программ и проектов, а также разработки системы мониторинга, ориентированной на результаты. Он также мог бы помочь согласовать оказание технической помощи и финансирование с осуществлением SAATM, национальными приоритетами в области развития и более широкими целями региональной интеграции.

6. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

6.1 Мировое авиационное сообщество продемонстрировало важность наличия структурированных планов в интересах согласования политики, наращивания потенциала, инвестиций и обеспечения подотчетности. Распространение такого подхода к планированию на сферу экономического развития воздушного транспорта позволило бы устранить существенный пробел в реализации соответствующих мер. Глобальный план развития воздушного транспорта, подкрепленный региональными планами и практическими национальными рекомендациями, поможет преобразовать международные обязательства в скоординированные, всесторонние и поддающиеся измерению результаты развития.

6.2 Конференции предлагается поддержать меры, изложенные в "Краткой справке", и просить ИКАО сотрудничать с АКГА, государствами, региональными организациями и отраслью в целях разработки предлагаемой архитектуры планирования и в процессе пилотного осуществления регионального плана развития воздушного транспорта для Африки.