



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**
- 2.2 Инвестиции в развитие и модернизацию инфраструктуры гражданской авиации**

ОБЕСПЕЧЕНИЕ ЭКОНОМИЧЕСКИХ ВЫГОД ОТ ЛИБЕРАЛИЗАЦИИ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА ЗА СЧЕТ СОЗДАНИЯ ДОСТАТОЧНОЙ ПРОПУСКНОЙ СПОСОБНОСТИ АЭРОПОРТОВ, МОДЕРНИЗАЦИИ ИНФРАСТРУКТУРЫ И СВОЕВРЕМЕННОГО ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ЦЕПОЧЕК ПОСТАВОК

(Представлено Саудовской Аравией)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В течение последних десятилетий Международная организация гражданской авиации (ИКАО) и ее государства-члены постоянно стремились к либерализации и расширению авиационной связности на различных уровнях — двустороннем, региональном и многостороннем, — а также к смягчению нормативных требований для обеспечения либерализованного доступа к рынкам и повышения вклада в экономику в целом. Несмотря на необходимость дальнейшего продвижения либерализации, ее одной недостаточно для реализации прогнозируемой траектории роста глобальных воздушных перевозок, объем которых к 2050 году, согласно прогнозам, более чем удвоится. Расширение доступа к рынкам, смягчение нормативных требований или предоставление дополнительных прав на воздушные перевозки не смогут обеспечить ожидаемый рост и процветание, если они не будут подкреплены достаточной пропускной способностью аэропортов, модернизацией инфраструктуры, включая системы организации воздушного движения (ОрВД), а также своевременной работой цепочки поставок и другими факторами. Такая динамика роста объема перевозок станет испытанием как для обязательств по либерализации, так и для способности обеспечить необходимые масштабы и темпы планирования и привлечения капитала, поскольку инфраструктурные проблемы, остающиеся без внимания или решаемые не в полной мере, могут привести к частичной или неравномерной реализации этого роста, что поставит под угрозу достижение целей и ожиданий, которым призвана служить либерализация.

Действия: Конференции предлагается утвердить действия, указанные в разделе 3.

<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>	Неприменимо
<i>Справочный материал</i>	Резолюция А42-26 Ассамблеи <i>"Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта"</i> Стратегический план ИКАО на 2026–2050 гг. Доклад МСА <i>"Глобальный обзор капитальных затрат аэропортов"</i> за 2021 год Доклад <i>"Ежегодный обзор ИАТА"</i> за 2026 год

1. ВВЕДЕНИЕ

Международная организация гражданской авиации (ИКАО) продолжает играть ведущую роль в продвижении либерализации посредством выпуска инструктивных материалов и постоянного поощрения государств-членов к дальнейшему расширению прав на воздушные перевозки и к либерализации положений о назначении авиаперевозчиков, владении и контроле с использованием всех доступных средств, в том числе на двустороннем, региональном и многостороннем уровнях. Государства-члены, в свою очередь, продвигаются в этом направлении в соответствующем темпе с учетом своих национальных условий, используя все имеющиеся инструменты и ресурсы для адаптации к продвижению либерализации и стремясь при этом извлечь максимальную экономическую выгоду из этого процесса.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Настоящая конференция проводится в ключевой момент данного процесса: более чем через два десятилетия после начала продвижения либерализации, вскоре после серьезных внешних потрясений и примерно за два десятилетия до завершения реализации Стратегического плана в 2050 году. Это вызывает ряд вопросов об эффективности и устойчивости системы и концепции либерализации: достаточна ли она для реализации таких устремлений, имеет ли значение, что она в основном реализуется в отдельных регионах, независимо от прогресса в других, лежит ли в ее основе соблюдение требований безопасности полетов и авиационной безопасности, и перенаправляют ли различные возникающие задачи все ресурсы и инструменты организации, несмотря на значительные финансовые и экономические последствия для воздушного транспорта.

2.2 Важно обеспечить, чтобы либерализация прав на воздушные перевозки и смягчение экономического регулирования находили отражение в реальном росте числа полетов и объема пассажирских и грузовых перевозок, а также чтобы темпы этого роста соответствовали прогнозам на период до 2050 года. В настоящем документе либерализация, пропускная способность аэропортов, модернизация инфраструктуры и цепочка поставок рассматриваются не как поочередные или отдельные направления политики, а как взаимозависимые составляющие стратегической цели экономического развития воздушного транспорта в рамках Стратегического плана ИКАО до 2050 года, что позволяет привлечь и стимулировать экономические и финансовые инвестиции в создание и модернизацию инфраструктуры.

Структурная проблема: "узкие места" и несоответствия, приводящие к формальной либерализации

2.3 Согласно прогнозам, к 2050 году объем мировых авиаперевозок увеличится более чем вдвое; при этом, по консервативным оценкам отраслевых экспертов, для того чтобы аэропортовая инфраструктура могла справиться с таким ростом в течение следующих двух десятилетий потребуются капиталовложения в размере примерно 2,4 трлн долл. США. Финансирование такого масштаба трудно мобилизовать без отставания от продвигаемых темпов либерализации доступа к рынку. К тому же существует накопленный портфель невыполненных заказов на более чем 17 000 воздушных судов, что соответствует примерно 12 годам производства при существующих мощностях и усугубляет существующий разрыв в отрасли, при этом темпы либерализации воспринимаются как побочный эффект отсутствия политической воли.

2.4 Проблема заключается не только в ожидаемом возникновении "узких мест" или простом несоответствии, ведущем к замедлению роста, но и в высоком риске искажения рыночных условий вследствие усиления перегруженности, снижения качества обслуживания и перераспределения транспортных потоков в пользу лучше подготовленных конкурентов, в результате чего либерализация рискует превратиться скорее в формальное достижение, отраженное в ключевых показателях эффективности, чем в реальный фактор развития рынка.

Цена бездействия

2.5 Издержки, связанные с проблемой возникновения "узких мест" и растущего несоответствия, не носят абстрактный характер. По данным отрасли, на каждый миллион пассажиров, спрос которых инфраструктура не способна удовлетворить, экономика недополучает около 10 500 рабочих мест и 346 млн долл. США валового внутреннего продукта (ВВП). Это будет иметь не только финансовые последствия – хотя их накопление вызывает серьезную озабоченность, – но и станет дополнительным испытанием и угрозой для Стратегического плана ИКАО на 2026–2050 годы, его стратегической цели экономического развития воздушного транспорта и существующей системы либерализации.

Комплексный подход

2.6 Изложенные в настоящем документе обстоятельства ставят вопрос об эффективности действующей системы либерализации и о том, целесообразно ли продолжать побуждать государства к либерализации без создания механизмов для привлечения инвестиций в инфраструктурные проекты для аэропортов и системы организации воздушного движения (ОрВД). ИКАО подает отличный пример, играя ведущую роль и прилагая усилия по созданию платформы для налаживания контактов, призванной содействовать финансированию мер по сокращению выбросов CO₂ (Центр финансовых инвестиций), с целью достижения своей долгосрочной желательной цели (LTAG). Крайне важно создать платформу для финансирования инфраструктурных проектов и модернизации в рамках реализации Стратегического плана ИКАО на 2026–2050 годы и его стратегической цели экономического развития воздушного транспорта.

3. ДЕЙСТВИЯ КОНФЕРЕНЦИИ

3.1 Конференции предлагается:

- a) просить Секретариат продолжать оказывать государствам-членам содействие в устранении барьеров для доступа к рынку и совершенствовании экономичес-

кого регулирования, признавая при этом взаимозависимость либерализации, инфраструктуры и цепочек поставок в контексте реализации Стратегического плана ИКАО на период до 2050 года в рамках стратегической цели экономического развития воздушного транспорта;

- b) просить Совет при поддержке его вспомогательных органов и заинтересованных сторон использовать имеющиеся данные о потребностях и пробелах в инфраструктуре и цепочках поставок при решении вопросов либерализации, доступа к рынкам, роста и ограничений производственных мощностей в целях обеспечения реализации Стратегического плана ИКАО на 2026–2050 годы;
- c) просить Совет создать платформу для финансирования инфраструктурных проектов и модернизации инфраструктуры в целях содействия реализации Стратегического плана ИКАО на 2026–2050 годы;
- d) призвать государства-члены включить инфраструктурные проекты в число своих национальных приоритетов и стратегий в области авиации.

— КОНЕЦ —