



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

СЕДЬМАЯ ВСЕМИРНАЯ АВИАТРАНСПОРТНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ (ATCONF/7)

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

Пункт 3 повестки дня. Укрепление нормативной и институциональной базы
3.2 Укрепление авиационной связности на основе прогрессивных
экономических и нормативных авиационных механизмов для
международного воздушного транспорта

РЕАЛИЗАЦИЯ ПУНКТА 15 РЕЗОЛЮЦИИ A42-26 АССАМБЛЕИ: СКВОЗНОЙ ПОДХОД К ЭКОНОМИЧЕСКОМУ РАЗВИТИЮ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА

(Представлено Бразилией при поддержке 18 государств – членов ЛАКГА¹)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В п. 15 резолюции A42-26 Ассамблеи к Совету была обращена просьба разработать политику, которая позволит усилить координацию по сквозным вопросам, связанным со стратегической целью экономического развития воздушного транспорта, систематически интегрировать аспекты экономического развития во все виды деятельности и программы Международной организации гражданской авиации (ИКАО) и реализовать сквозную повестку дня, которая обеспечит эффективное достижение стратегической цели экономического развития воздушного транспорта. Такой подход предусматривает учет соображений экономического развития в рамках всей повестки дня Организации, включая, по мере необходимости, установление стандартов, программы работы, политику и рамочную основу, мероприятия по внедрению, инструктивный материал, исследования и другие инициативы.

Седьмая Всемирная авиатранспортная конференция (ATConf/7) предоставляет подходящую возможность для определения практических и реализуемых мер, которые могут помочь Совету в выполнении этого мандата. С опорой на предложение, представленное Бразилией на 42-й сессии Ассамблеи (WP/141), в настоящем документе предлагается ряд элементов, которые могли бы способствовать разработке политики, предусмотренной согласно п. 15 резолюции A42-26 Ассамблеи, включая конкретные результаты и меры, подлежащие осуществлению незамедлительно или в течение следующего трехлетнего периода.

Действия: действия Конференции указаны в п. 3.2.

¹ 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.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегическими целями "Экономическое развитие воздушного транспорта обеспечивает экономическое процветание и социальное благополучие для всех" и "Ни одна страна не остается без внимания"
<i>Финансовые последствия</i>	Неприменимо
<i>Справочный материал</i>	Неприменимо

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Резолюция A42-26 Ассамблеи направлена на достижение стратегической цели Международной организации гражданской авиации (ИКАО) в области экономического развития воздушного транспорта: в п. 15 этой резолюции к Совету обращена просьба разработать политику, которая позволит усилить координацию по сквозным вопросам, связанным с экономическим развитием, систематически интегрировать аспекты экономического развития во все виды деятельности и программы ИКАО и реализовать сквозную повестку дня. Это включает обращение к Совету и Секретариату с просьбой обеспечить достижение стратегической цели экономического развития в рамках всех пунктов повестки дня Организации.

1.2 Экономическое развитие связано с работой ИКАО в таких областях, как безопасность полетов, авиационная безопасность, аэронавигация, упрощение формальностей, охрана окружающей среды, инновации и поддержка внедрения. Поэтому для эффективной реализации п. 15 требуются скоординированные действия в рамках всей Организации.

1.3 Принятие п. 15 свидетельствует о том, что Ассамблея признает необходимость применения более комплексного подхода к достижению стратегической цели в области экономического развития.

1.4 Седьмая Всемирная авиатранспортная конференция (ATConf/7) представляет собой подходящий форум для определения практических соображений, которые могут помочь Совету в разработке политики, запрошенной Ассамблеей.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Экономическое развитие как сквозной аспект

2.1.1 Повестка дня ATConf/7 отражает центральную роль экономического развития воздушного транспорта. Инвестиции в инфраструктуру, финансирование, защита прав потребителей, человеческий капитал, цифровая трансформация, искусственный интеллект и более чистые источники энергии в авиации – все это влияет на экономическое развитие международной гражданской авиации.

2.1.2 Эти вопросы во все большей степени затрагивают все аспекты Стратегического плана ИКАО и подчеркивают необходимость его последовательной и скоординированной реализации в масштабах всей Организации.

2.1.3 В рамках сквозного подхода необходимо также учитывать роль авиации как инструмента развития и социально-экономические выгоды, создаваемые благодаря транспортной доступности, включая прямой и косвенный вклад в национальную экономику. ИКАО может активизировать свою информационно-разъяснительную деятельность в этой области, содействуя оценке социально-экономических выгод от авиации и побуждая государства должным образом учитывать авиацию в ходе национального развития и экономического планирования.

2.1.4 Такой подход должен соответствовать принципам и положениям Конвенции о международной гражданской авиации (Чикагская конвенция), касающимся равных возможностей, рациональной и экономически рентабельной эксплуатации международного воздушного транспорта, удовлетворения потребностей народов мира в безопасном, регулярном, эффективном и экономически доступном воздушном транспорте, а также предотвращения экономических потерь, вызванных необоснованной конкуренцией. В этой связи экономические последствия деятельности и инициатив ИКАО следует рассматривать, по мере необходимости, с учетом соображений справедливости, конкуренции, недискриминации, доступа к рынку и равноправного участия. Это включает надлежащий учет аспектов экономического регулирования, а также интересов экономического развития авиационного сектора и соответствующих точек зрения регулирующих органов, отрасли и потребителей.

2.1.5 Превращение концепции *"Ни одна страна не остается без внимания"* (NCLB) в стратегическую цель отражает важность, придаваемую данному вопросу, при этом другие стратегические цели не должны достигаться в ущерб NCLB. NCLB должна оставаться сквозной целью в рамках всей ИКАО.

2.1.6 Учитывая практический характер цели NCLB, было бы целесообразно отдельно обсудить соображения, меры и инструменты, которые Организация применяет при ее реализации. ИКАО было бы полезно иметь в наличии набор инструментов, помогающих осуществлять цель NCLB на практике.

2.2 **От направления политики к реализации**

2.2.1 Резолюция A42-26 Ассамблеи устанавливает четкое направление политики. Следующим шагом является преобразование этого мандата в практический инструктивный материал, способный обеспечить скоординированную реализацию в рамках всей ИКАО.

2.2.2 В этой связи политика, предусмотренная согласно п. 15, могла бы способствовать реализации подхода "Единая ИКАО" путем координации между Штаб-квартирой, региональными бюро и подразделениями, занимающимися поддержкой внедрения, обеспечивая при этом, чтобы в рамках инициатив ИКАО систематически учитывались:

- а) ожидаемые результаты в области экономического развития;
- б) соображения, касающиеся внедрения в государствах-членах;
- с) потребности в финансировании и инвестициях;
- д) потребности в поддержке внедрения и наращивании потенциала;
- е) конкретные обстоятельства развивающихся стран и государств с особыми потребностями.

2.2.3 Такой подход позволит повысить согласованность и эффективность, не создавая дополнительных обязательств в сфере регулирования.

2.2.4 Реализация должна подкрепляться более активным наращиванием потенциала и стратегической поддержкой в области экономики воздушного транспорта. Это включает развитие кадрового потенциала и институциональных возможностей в государствах-членах, Секретариате и среди соответствующих отраслевых заинтересованных сторон, а также обеспечение того, чтобы региональные бюро могли внедрять практические решения и стратегии с учетом региональных условий. ИКАО следует и впредь оперативно реагировать на меняющиеся тенденции в отрасли и своевременно предоставлять государствам инструктивный материал экономического и нормативного характера, в том числе касающийся новых бизнес-моделей и механизмов регулирования, которые могут содействовать росту, доступу к рынкам, эффективному участию и справедливой конкуренции.

2.2.5 В тех случаях, когда инициативы ИКАО могут повлечь за собой значительные экономические последствия, в том числе в результате принятия стандартов, инструктивного материала или новых рамок политики, следует по мере необходимости учитывать их экономическое воздействие и рентабельность реализации с учетом возможностей государств-членов и интересов развивающихся стран и государств с особыми потребностями. Вместе с инициативами следует определять меры поддержки их реализации, в том числе источники финансирования, уделяя особое внимание улучшению доступа к финансированию авиационной инфраструктуры, осуществлению функций контроля со стороны государств, а также устранению ограничений, связанных с инфраструктурой и пропускной способностью воздушного пространства.

2.2.6 Наконец, что касается цели NCLB, на которую часто ссылаются как на общий принцип, ИКАО следует повысить эффективность ее реализации, подготовив документ, в котором будут обобщены:

- i. все связанные с NCLB вопросы, вызывающие озабоченность;
- ii. возможные конкретные меры и действия в рамках Организации, направленные на реализацию цели NCLB.

2.3 Возможные элементы политики, предусмотренной согласно п. 15 резолюции A42-26 Ассамблеи

2.3.1 Согласованность политики

- Содействовать по мере необходимости систематическому учету соображений экономического развития в рамках всех стратегий, политики, программ работы, инструктивного материала и деятельности по установлению стандартов ИКАО.

2.3.2 Поддержка внедрения

- Укреплять координацию между мероприятиями по поддержке внедрения, программами технической помощи, инициативами по финансированию и деятельностью региональных бюро в соответствии со стратегической целью NCLB. При этом следует также учитывать важность экономических вопросов при горизонтальном взаимодействии и содействовать более эффективной координации между управлениями и техническими группами экспертов ИКАО, а также должным образом учитывать ожидания, запросы и потребности получателей помощи, предоставляемой со стороны ИКАО или через нее.

2.3.3 **Партнерские отношения**

- Содействовать сотрудничеству с многосторонними банками развития, региональными финансовыми институтами, структурами Организации Объединенных Наций (ООН) и другими партнерами по развитию в целях обеспечения экономического развития авиации. Сотрудничество также должно быть направлено на укрепление связей с секторами туризма и торговли по мере необходимости, с тем чтобы поддержать транспортную доступность и устойчивый спрос на воздушные перевозки.

2.3.4 **Мониторинг**

- Представлять Совету периодические доклады о ходе реализации п. 15 резолюции A42-26 Ассамблеи, включая конкретные результаты и меры на следующий трехлетний период, в целях информирования 43-й сессии Ассамблеи.

3. **ВЫВОД**

3.1 АТConf/7 дает возможность своевременно определить практические соображения, которые могут помочь Совету в разработке политики, предусмотренной согласно п. 15 резолюции A42-26 Ассамблеи.

3.2 Соответственно, Конференции предлагается рекомендовать Совету при разработке указанной политики рассмотреть меры, призванные:

- a) содействовать согласованности политики путем систематического учета соображений экономического развития, включая экономические и нормативные последствия, возможность осуществления, справедливость, конкуренцию, недискриминацию и равноправное участие, в рамках всех видов деятельности и программ ИКАО;
- b) укреплять координацию между управлениями ИКАО, техническими группами экспертов, региональными бюро и подразделениями, занимающимися поддержкой внедрения, в рамках подхода "Единая ИКАО", включая наращивание потенциала и стратегическую поддержку в области экономического развития воздушного транспорта;
- c) расширять сотрудничество с партнерами в области развития и финансирования, включая многосторонние банки развития, региональные финансовые институты, структуры ООН и секторы туризма и торговли, в целях поддержки устойчивого развития авиации, должным образом учитывая потребности получателей помощи, предоставляемой со стороны ИКАО или через нее;
- d) проводить периодический обзор хода реализации п. 15 резолюции A42-26 Ассамблеи, включая достигнутые результаты и меры на следующий трехлетний период, и представить соответствующий доклад Ассамблее на ее 43-й сессии.