Международная организация гражданской авиации

ATConf/7-WP/97[1]
23/9/26

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

БУДУЩЕЕ МИРОВОГО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА: ЖИЗНЕСТОЙКОСТЬ, УСТОЙЧИВОСТЬ И ИННОВАЦИИ

(Представлено Суданом)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Мировой сектор воздушного транспорта переживает период стремительных преобразований, вызванных экономическими трудностями, геополитическими изменениями, пандемиями, последствиями изменения климата и одновременно значительными достижениями в области цифровых технологий и искусственного интеллекта (ИИ). Эти процессы подчеркивают значимость формирования сектора воздушного транспорта, который был бы более жизнестойким и способным противостоять кризисам, более экологически устойчивым и в большей степени опирался бы на инновации и современные технологии.

Данный документ привлекает внимание к важности повышения жизнестойкости системы воздушного транспорта, ускорения цифровой трансформации, поддержки инноваций и создания справедливых механизмов финансирования для развивающихся стран, для того чтобы они могли выполнить требования, связанные с переходом к устойчивой авиации. Эти усилия также соответствуют стратегическим целям Международной организации гражданской авиации (ИКАО) и инициативе *"Ни одна страна не остается без внимания"* (NCLB).

Действия: Конференции предлагается:

a) признать важность укрепления жизнестойкости мирового воздушного транспорта для преодоления будущих кризисов;

b) поддержать меры политики, способствующие переходу к устойчивой авиации, с учетом экономических условий развивающихся государств;

c) содействовать инновациям, цифровой трансформации и использованию ИИ во всем секторе воздушного транспорта;

d) предложить ИКАО и впредь осуществлять программы по наращиванию потенциала и программы технической помощи развивающимся странам;

e) укреплять международное сотрудничество в целях обеспечения финансирования и передачи технологий, необходимых для выполнения задач, связанных с устойчивостью.

[1] Текст документа на арабском языке предоставлен Суданом.

Стратегические цели	Данный рабочий документ связан со стратегическими целями ИКАО *"Экономическое развитие воздушного транспорта обеспечивает экономическое процветание и социальное благополучие для всех", "Авиация обеспечивает беспрепятственную, доступную и надежную мобильность для всех", "Авиация экологически устойчива", "Каждый полет безопасен и защищен"* и *"Ни одна страна не остается без внимания"*
Финансовые последствия	Помимо технической поддержки, реализация рекомендаций, изложенных в настоящем документе, не требует выделения каких-либо финансовых ресурсов со стороны ИКАО
Справочный материал	*Конвенция о международной гражданской авиации* (Чикагская конвенция, 1944 год) Система компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA) Соответствующие документы ИКАО, касающиеся цели достижения чистого нулевого уровня эмиссии к 2050 году

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Последние годы показали, что воздушный транспорт является одной из основных опор мировой экономики и способствует развитию международной торговли, инвестиций, туризма и укреплению связей между сообществами. Однако этот сектор столкнулся с беспрецедентными вызовами, обусловленными распространением передающихся воздушно-капельным путем заболеваний, вооруженными конфликтами, экономическими потрясениями и изменением климата. Эти вызовы подчеркнули необходимость переосмысления будущего воздушного транспорта на основе принципов жизнестойкости, устойчивости и инноваций.

1.2 В этом контексте Международная организация гражданской авиации (ИКАО) возглавляет международную деятельность по разработке политик, обеспечивающих непрерывный рост воздушного транспорта на основе принципов безопасности и устойчивости при сохранении баланса между экономическим развитием и охраной окружающей среды.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Жизнестойкость

2.1.1 Недавние кризисы показали, что для государств крайне важно иметь эффективные планы по управлению кризисными ситуациями и обеспечению непрерывности деятельности, которые охватывали бы вопросы развития инфраструктуры, укрепления международного сотрудничества, обновления законодательства и совершенствования системы управления рисками. Это также требует укрепления способности ведомств гражданской авиации оперативно реагировать на чрезвычайные ситуации в сфере здравоохранения, стихийные бедствия, вооруженные конфликты и кибератаки.

2.2 **Устойчивость**

2.2.1 Обеспечение экологической устойчивости стало одним из приоритетов ИКАО, и государства-члены поставили перед собой цель достичь чистого нулевого уровня эмиссии углерода к 2050 году. Для этого необходимо:

- расширить использование устойчиво производимого авиационного топлива (SAF);
- повысить эффективность аэронавигации;
- провести модернизацию парков воздушных судов;
- инвестировать в технологии с низким уровнем эмиссии;
- поддержать проекты по поглощению углерода.

2.2.2 Однако такой переход представляет собой сложную задачу для развивающихся стран ввиду ограниченности их финансовых и технологических ресурсов.

2.3 **Инновации и цифровая трансформация**

2.3.1 Инновации стали ключевым фактором, определяющим будущее воздушного транспорта; они охватывают:

- искусственный интеллект (ИИ);
- аналитику больших данных;
- автоматизацию;
- цифровые услуги для пассажиров;
- цифровую идентичность и электронные проездные документы;
- кибербезопасность;
- беспилотные авиационные системы (БАС);
- современную организацию воздушного движения (ОрВД).

2.3.2 Эти технологии способствуют повышению эксплуатационной эффективности, улучшению опыта пассажиров и сокращению расходов.

2.4 **Проблемы, с которыми сталкиваются развивающиеся государства:**

- недостаточное финансирование;
- ограниченный доступ к технологиям;
- нехватка технических специалистов;
- высокие затраты, связанные с экологическими преобразованиями;
- сложности, связанные с производством и использованием SAF.

2.4.1 Это подчеркивает важность укрепления международного сотрудничества для обеспечения реализации стратегической цели *"Ни одна страна не остается без внимания"* (NCLB).

3. РЕКОМЕНДАЦИИ

3.1 Судан рекомендует следующее:

a) укрепить сотрудничество между государствами-членами в целях формирования более жизнестойкого сектора воздушного транспорта;

b) предоставить развивающимся странам доступ к механизмам льготного финансирования для реализации программ обеспечения устойчивости;

c) поддержать инициативы в области передачи технологий и наращивания потенциала;

d) содействовать привлечению инвестиций в проекты, связанные с SAF;

e) расширить программы цифровой трансформации в сфере гражданской авиации;

f) разработать нормативно-правовую базу в области ИИ и кибербезопасности;

g) расширить сотрудничество между ИКАО и международными финансовыми учреждениями в целях поддержки проектов в сфере воздушного транспорта;

h) продолжить реализацию стратегической цели NCLB для обеспечения сбалансированного развития всех государств.

4. ВЫВОД

4.1 Будущее мирового воздушного транспорта зависит от способности международного сообщества создать систему, которая будет более жизнестойкой в условиях кризисов, более устойчивой с точки зрения защиты окружающей среды и более инновационной в плане внедрения современных технологий. Для выполнения этих задач необходимо укреплять международное сотрудничество и оказывать техническую и финансовую поддержку развивающимся странам, что позволит им эффективно участвовать в формировании будущего мировой гражданской авиации и обеспечит дальнейший вклад воздушного транспорта в устойчивое социально-экономическое развитие.

— КОНЕЦ —