

Годовой доклад Совета Ассамблее за 2025 год



**ГОДОВОЙ ДОКЛАД
СОВЕТА АССАМБЛЕЕ
ЗА 2025 ГОД**

СОДЕРЖАНИЕ

Послание Президента Совета

1. Шесть стратегических целей ИКАО

- 1.1 Каждый полет безопасен и защищен
- 1.2 Авиация экологически устойчива
- 1.3 Авиация обеспечивает беспрепятственную, доступную и надежную мобильность для всех
- 1.4 Ни одна страна не остается без внимания
- 1.5 Конвенция о международной гражданской авиации и другие договоры, законы и правила учитывают все вызовы
- 1.6 Экономическое развитие воздушного транспорта обеспечивает экономическое процветание и социальное благополучие для всех

2. Механизмы реализации

- 2.1 Постоянное совершенствование организационной структуры ИКАО
- 2.2 Инновации
- 2.3 Привлечение в авиацию новых перспективных кадров и гендерное равенство
- 2.4 Партнерские отношения, мобилизация ресурсов и финансовая устойчивость
- 2.5 Вопросы этики
- 2.6 Надзор

Добавления

ПОСЛАНИЕ ПРЕЗИДЕНТА СОВЕТА

Последние шесть лет ИКАО идет по пути преобразования, руководствуясь ясным планом модернизации и совершенствования. Эти неустанные усилия укрепили способность Организации более эффективно служить всем государствам-членам, повышая уровень прозрачности и гибкости и содействуя инновациям. Создавая условия для достижения консенсуса и взаимного доверия, ИКАО обеспечила соответствие принимаемых решений коллективным интересам глобального авиационного сообщества. Этот дух модернизации продолжает формировать наши достижения в совместной работе по созданию более стабильного, инклюзивного и устойчивого будущего для международной авиации.

Благодаря долгосрочному стратегическому плану ИКАО государства – члены ИКАО в полной мере осознали, что технологии, источники энергии и идеи, преобразующие полеты, уже приносят новые выгоды в социально-экономической сфере. Стратегическая концепция ИКАО в отношении этого преобразования ясна: к 2050 году обеспечить доступный для всех воздушный транспорт с нулевой смертностью и нулевой чистой эмиссией углерода.

Совет и Ассамблея ИКАО достигли беспрецедентного консенсуса касательно обеспечения реализации этой концепции. Тридцать две резолюции, принятые на 42-й сессии Ассамблеи, в которой приняли участие 192 государства-члена, будут определять порядок дальнейшей работы. Одобрение Ассамблеей Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП) на 2026–2028 гг. заострило внимание на возникающих рисках с постановкой глобальных целей по нештатным контактам с ВПП, отказам систем и случаям попадания в зоны турбулентности, а в обновленном Глобальном аэронавигационном плане (ГАНП) сформулированы стратегии в отношении обеспечения устойчивости и экологической эффективности, включая подходы в области искусственного интеллекта, перспективной аэромобильности и других новых технологий.

Ускорились разработка мер по борьбе с изменением климата. Ассамблея утвердила долгосрочную желательную цель нулевой нетто-эмиссии углерода международного воздушного транспорта к 2050 году, приняла новые инструменты мониторинга и представления отчетности в поддержку достижения этой цели и подтвердила применение Системы компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA) в качестве единственной глобальной рыночной меры в отношении эмиссии международной авиации. ИКАО также ускорила достижение прогресса в области перспективных устойчиво производимых видов топлива, новых видов сырья и программ единиц эмиссии.

Система обеспечения авиационной безопасности и упрощения формальностей развивалась в соответствии с изменяющимися потребностями. Силами целевой группы по Механизму непрерывного мониторинга в рамках Универсальной программы проверок в сфере авиационной безопасности (УППАБ-МНМ) был укреплен контроль, а благодаря дорожной карте в области Программы идентификации пассажиров (TRIP) ИКАО и Дохинской декларации улучшена идентификация пассажиров. Резолюции также касались снижения риска бедствий, повышения доступности, оказания помощи пострадавшим, проблемы торговли людьми и стандартов упрощения формальностей.

Повестка дня в правовой и экономической сферах развивалась за счет новых ратификаций международных договоров в области воздушного права, внесения обновлений в программу юридической работы и возобновления рассмотрения основных вопросов регулирования.

В соответствии со стратегическим планом ИКАО мы также достигли прогресса в отношении ключевых механизмов реализации нашей концепции: инноваций, развития людских ресурсов и организационной реформы. Инициатива "Следующее поколение авиационных специалистов" (NGAP) теперь затрагивает всех сотрудников авиационной отрасли, были введены в действие новая политика в отношении инноваций и новая дорожная карта по стандартизации, а результатами реформ управления стало повышение уровня прозрачности и гибкости в работе ИКАО.

В 2025 году под руководством Совета достигался постоянный прогресс во всех сферах деятельности ИКАО и были укреплены правовые основы международного воздушного транспорта, что было отражено в принятии Ассамблеей новой резолюции, призывающей к сотрудничеству заинтересованных сторон в деле развития международного воздушного права. Располагая этим действующим механизмом, международное авиационное сообщество имеет все необходимое для дальнейшего достижения наших общих целей обеспечения безопасности, устойчивости и доступности для всех.

1. ШЕСТЬ СТРАТЕГИЧЕСКИХ ЦЕЛЕЙ ИКАО

Движение к реализации концепции ИКАО, заключающейся в обеспечении к 2050 году безопасного и устойчивого воздушного транспорта для всех, поддерживается шестью стратегическими целями, сформулированными в долгосрочном стратегическом плане Организации, при этом в 2025 году были сделаны значимые шаги к достижению каждой цели.

Усовершенствования систем обеспечения безопасности полетов и авиационной безопасности укрепили основу для искоренения смертных исходов. По мере освоения сектором новых технологий и моделей организации деятельности развивались системы ИКАО по управлению риском, с тем чтобы обеспечить одновременное развитие инноваций и мер безопасности. Этот подход позволил с уверенностью принять новые решения, чрезвычайно важные для достижения экологической устойчивости и расширения доступа к воздушным перевозкам.

Экологические инициативы продемонстрировали, как скоординированные глобальные действия могут ускорить движение к полной декарбонизации и связанным с ней экологическим целям. Успешная реализация программ по мониторингу эмиссии и устойчиво производимым видам топлива показала, что возможно достижение экологической устойчивости при расширении доступности авиации и ее экономических преимуществ. Этот результат подкрепил продолжающийся рост сектора и создал новые возможности для устойчивого развития.

Улучшения в области беспрепятственного осуществления перевозок и внедрения технологий устранили барьеры для доступа, а инициативы по наращиванию потенциала обеспечили получение этих выгод во всех регионах. Усовершенствованные правовые механизмы и экономические инструменты заложили основу для полноценного участия государств-членов в росте авиации, поддерживая развитие поистине глобальной и свободной от социальных барьеров системы воздушного транспорта.

Благодаря скоординированному продвижению ко всем стратегическим целям было достигнуто дальнейшее укрепление основ для преобразования авиации.

1.1 Каждый полет безопасен и защищен

1.1.1 В 2025 году ИКАО укрепила свою руководящую роль в стимулировании достижения государствами-членами нулевой смертности и поддержала свои более масштабные устремления в области безопасности полетов и авиационной безопасности, прогнозируя возникающие риски в гражданской авиации и работая над их устранением. Быстро выявляя значимые тенденции и вызовы в эксплуатационной сфере, ИКАО адаптировала международные нормативно-правовые рамки, чтобы обеспечить своевременное и эффективное реагирование. Прогресс измерялся посредством надежных программ глобальных проверок, результаты которых обеспечивали критически важные сведения, положенные в основу непрерывной эволюции стандартов и целенаправленной деятельности по наращиванию потенциала. Этот интегрированный подход позволил вести слаженную работу по выявлению рисков, адаптации нормативно-правовых механизмов и измерению эффективности в целях предоставления поддержки государствам-членам и стимулирования постоянного повышения уровня безопасности полетов и авиационной безопасности в мировой авиации.

Возникающие риски

1.1.2 В 2025 году нештатное касание ВПП, отказ или сбой в работе систем или компонентов (не относящихся к силовым установкам) и попадание в зону турбулентности были признаны новыми заметными категориями риска для безопасности полетов. Одобрив издание Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП) 2026–2028 гг., Ассамблея ИКАО утвердила новый глобальный стандарт по управлению рисками.

1.1.3 ИКАО также выявила возникающие риски для авиационной безопасности, связанные с саботажем, иностранным вмешательством и злонамеренным использованием технологий. Распространение систем перспективной аэромобильности и активизация действий инсайдеров стали источником новых вызовов, включая акты организованной преступности и саботажа в политических целях. Цепочки поставки грузов остались уязвимы для сложных самодельных взрывных устройств (СВУ) и зажигательных устройств. По-прежнему сохраняются террористические и инсайдерские угрозы (включая сокрытие жидких взрывчатых веществ).

1.1.4 В этом году ИКАО углубила знания об угрозах и рисках для гражданской авиации в области кибербезопасности и усовершенствовала борьбу с ними посредством публикации документов *Глобальный обзор рисков в области кибербезопасности* (Doc 10213 – Restricted) и *Политика общих сертификатов в авиации* (Doc 10169). Эта работа была поддержана проведением четырех региональных семинаров для государств, где сочетались передача знаний, поддержка внедрения и учения с моделированием киберинцидентов. Региональные бюро ИКАО также оказывали поддержку внедрению, присвоив приоритет вопросам зависимости от глобальных навигационных спутниковых систем (GNSS), надежности систем управления воздушным движением (УВД) и поставщиков аэронавигационного обслуживания (ПАНО), рисков, связанных с третьими сторонами, и обеспечения непрерывности деятельности.

Эффективные решения

1.1.5 ГПБП и Глобальный план обеспечения авиационной безопасности (ГПАБ) направляют и структурируют усилия государств-членов по внедрению критически важных авиационных стандартов, обеспечивая согласованное и ускоренное движение к целям ИКАО в области безопасности полетов и авиационной безопасности. В 2025 году производственно-финансовые планы и программы работы ИКАО выполнялись в прямой увязке с ГПБП и ГПАБ, при этом региональные координационные группы служили основными платформами для планирования, оценки и реализации.

1.1.6 Региональные группы планирования и осуществления проектов (PIRG) и региональные группы по обеспечению безопасности полетов (RASG) увязывали свою работу с приоритетными задачами ГПБП, используя ключевые показатели эффективности и информационные табло для отслеживания предпосылок самых серьезных рисков, таких как риски событий, связанных с безопасностью операций на ВПП, столкновением исправного воздушного судна с землей (CFIT) и потери управления в полете (LOC-I), а также риски столкновений в зоне маневрирования аэродрома (ТМА).

1.1.7 Во втором издании Глобального плана действий по обеспечению безопасности операций на ВПП изложен единообразный набор рекомендуемых действий для всех заинтересованных сторон в области безопасности операций на ВПП, лежащий в основе скоординированных улучшений в аэропортах и отрасли в целом. Этот план выполнялся одновременно с Глобальным планом действий по предотвращению несанкционированного выезда на ВПП (GAPPRI) и Глобальным планом действий по предотвращению выездов за пределы ВПП (GAPPRE), и в соответствии с ним были также созданы группы обеспечения безопасности операций на ВПП в аэропортах.

1.1.8 Контроль за обеспечением безопасности полетов в глобальной авиации был далее упрочен в 2025 году принятием поправки 2 к Приложению 19 *Управление безопасностью полетов*, расширившей требования к государственным программам по безопасности полетов (ГосПБП) и системам управления безопасностью полетов (СУБП). Этой поправкой сфера действия СУБП была распространена на эксплуатантов дистанционно пилотируемых авиационных систем (ДПАС), утвержденные организации по техническому обслуживанию, предоставляющие им услуги, и эксплуатантов сертифицированных вертодромов. Были также введены положения о разработке системы информации по безопасности полетов для использования при принятии решений в авиации.

Проведение проверок и их результаты

1.1.9 Механизм непрерывного мониторинга в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (МНМ УППКБП) и Механизм непрерывного мониторинга в рамках Универсальной программы проверок в сфере авиационной безопасности (МНМ УППАБ) ИКАО позволяют государствам-членам назначать приоритеты своим усилиям по внедрению критически важных стандартов в области безопасности полетов и авиационной безопасности. В 2025 году в результате проведения этих программ был выявлен один вопрос, вызывающий значительную обеспокоенность в области безопасности полетов (SSC), и восемь новых вопросов, вызывающих значительную обеспокоенность в области авиационной безопасности (SSeC). SSC или SSeC представляет собой требующий немедленного устранения недостаток, с которым связан непосредственный риск для безопасности полетов или авиационной безопасности гражданской авиации соответственно. Прогресс был отмечен решением трех SSeC, что чрезвычайно важно для восстановления доверия всех заинтересованных сторон.

1.1.10 Эти результаты были достигнуты по итогам:

- 15 проверок и 6 миссий по валидации (включая 4 координируемых миссии ИКАО по валидации и 2 мероприятия по валидации без выезда на места) в рамках МНМ УППКБП;
- 28 проверок и 2 миссий по валидации в рамках МНМ УППАБ.

1.1.11 Кроме того, в рамках МНМ УППКБП было выпущено два запроса на представление обязательной информации (MIR). MIR представляет собой официальный запрос, оформляемый ИКАО в ходе проверок, для получения необходимой информации или разъяснений от государства в отношении соблюдения им стандартов по безопасности полетов или авиационной безопасности.

1.1.12 Существенные усилия предпринимались также в целях дальнейшего укрепления программ проверок. ИКАО выполнила 31 из 42 рекомендаций Специальной консультативной группы по МНМ УППКБП, и была создана специализированная целевая группа для направления процесса дальнейших улучшений МНМ УППАБ. Региональные бюро использовали образцовые стандартные эксплуатационные правила (SOP), шаблоны и основанные на фактических данных дорожные карты для повышения качества планирования и стандартизации показателей государств.

1.2 Авиация экологически устойчива

1.2.1 В 2025 году ИКАО продолжила работу над реализацией комплексной концепции по защите окружающей среды в сфере международной авиации, укрепляя свою приверженность поддержке государств-членов в достижении ими амбициозных целей, связанных с климатом и устойчивостью. В своей руководящей роли ИКАО работала над упрочением глобальной рамочной программы по снижению эмиссии, решению проблемы шума и содействию инновациям в операционной и технологической сферах во всем секторе. Создав четкие и последовательные процедуры для мониторинга прогресса, адаптации стандартов и поддержки сотрудничества, ИКАО позволила государствам-членам преобразовать общие экологические цели – прежде всего долгосрочную желательную цель нулевой нетто-эмиссии углерода к 2050 году – в координируемую и эффективную деятельность. Этот целостный подход обеспечил сохранение центрального места защиты окружающей среды в эволюции мировой авиации при достижении прогресса на основе прозрачности, наращивания потенциала и общей приверженности постоянному совершенствованию.

Достижения ИКАО на пути к долгосрочной глобальной желательной цели (LTAG) нулевой нетто-эмиссии углерода международной авиации к 2050 году

1.2.2 Внедрение новой методики мониторинга и отчетности для LTAG (LMR) впервые обеспечило стандартизированную процедуру отслеживания достигаемого сектором прогресса в отношении нулевой нетто-эмиссии углерода. Эта система позволила осуществлять сбор и анализ данных об эмиссии на уровне стран.

1.2.3 Участие в инициативе, касающейся планов действий государств – национальных стратегий сокращения эмиссии CO₂ – достигло нового максимума. В 2025 году 154 государства представили новые или обновленные планы в отношении более 99 % глобального количества коммерческого тонно-километража (КТК) – главного показателя деятельности авиакомпаний. Региональные бюро оказали поддержку в реализации мер по повышению эксплуатационной эффективности в планах действий государств, в том числе связанных с региональными информационными табло и стандартизированными данными для достоверного отслеживания.

1.2.4 В 2025 году ИКАО получила первое в своей истории приложение для сертификации низкоуглеродного авиационного топлива (LCAF), что стало важной вехой в работе Организации, связанной с более чистыми источниками энергии для авиации. LCAF, категория реактивного топлива с уменьшенной эмиссией в течение жизненного цикла, теперь оценивается по стандартам устойчивости, используемым в Системе компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA). Это последовало за подтверждением 42-й сессией Ассамблеи в 2025 году, что критерии устойчивости, сертификация устойчивости и методика оценки эмиссии в течение жизненного цикла формируют удовлетворительную основу для определения приемлемости.

1.2.5 В 2025 году в рамках своей программы по наращиванию потенциала в области устойчиво производимого авиационного топлива (SAF) под названием "Программа ACT-SAF" (оказание помощи, наращивание потенциала и подготовка персонала в области устойчиво производимого авиационного топлива) ИКАО привлекла более 280 партнеров, провела более 20 учебных занятий и начала либо завершила подготовку более 30 технико-экономических обоснований. Региональные бюро также предоставляли поддержку, ориентируясь на дорожные карты в области SAF, и содействовали проведению мероприятий программы ACT-SAF.

1.2.6 В то же время успешно начал свою работу Центр финансовых инвестиций ИКАО, предназначенный для упрощения доступа к финансированию для проектов декарбонизации. Первое партнерство Центра финансовых инвестиций ИКАО было образовано с Международным агентством по возобновляемой энергии (МАВЭ) в целях создания центра финансовых связей Finvest@ETAF. Этот канал, входящий в Платформу финансирования ускоренного энергетического перехода МАВЭ, предоставляет проектам в области SAF потенциальный доступ к климатическому финансированию в размере нескольких миллиардов долларов. У Центра финансовых инвестиций есть также четыре программных партнера – компании Airbus, Boeing, GenZero и платформа International PtX Hub. Партнеры будут иметь возможность рассматривать проекты и предоставлять им поддержку, при этом внося свой вклад в более общую программу работы Центра финансовых инвестиций.

1.2.7 Важные события произошли и в области рыночных мер по сокращению эмиссии. Авиакомпании впервые должны были компенсировать эмиссию за 2024 год в рамках CORSIA, глобальной системы компенсации эмиссии углерода ИКАО, призванной способствовать углеродно нейтральному росту. В 2025 году 128 государств представили отчеты об эмиссии посредством центрального реестра CORSIA (CCR), соответствующие 99 % эмиссии CO₂ международной авиации. В настоящее время восемь программ единиц эмиссии являются приемлемыми для поставки единиц эмиссии в рамках первого этапа CORSIA (2024–2026 гг.) и четыре программы являются приемлемыми как для первого, так и для второго этапов (2027–2029 гг.). Программа товарищеских партнерств в рамках АСТ-CORSIA – для взаимной поддержки государств в целях реализации CORSIA – расширилась до 141 участника, при этом в 2025 году к ней присоединились пять новых государств.

1.2.8 В дополнение к прогрессу, достигнутому Организацией на пути к LTAG, Комитет по охране окружающей среды от воздействия авиации (САЕР) ИКАО завершил подготовку новых требований по шуму для дозвуковых и сверхзвуковых воздушных судов и приступил к работе над более строгими стандартами на эмиссию окислов азота (NO_x).

1.2.9 Наконец, ИКАО выпустила новое руководство по планированию адаптации и устойчивости к изменениям климата, опубликовав свой Сводный доклад об адаптации к изменениям климата.

1.3 Авиация обеспечивает беспрепятственную, доступную и надежную мобильность для всех

1.3.1 В 2025 году ИКАО укрепила свое стремление обеспечить предоставление авиацией беспрепятственной, доступной и надежной мобильности для всех, развивая как устойчивость глобальной системы воздушного транспорта, так и инклюзивность ее услуг. Признавая, что выгоды связности системы воздушных сообщений должны быть как широко распространенными, так и универсально доступными, ИКАО направляла эволюцию международных механизмов и эксплуатационной практики на решение возникающих проблем и удовлетворение разнообразных потребностей пользователей. Модернизируя стандарты в области аэронавигации и упрощения формальностей, укрепляя готовность к кризисным ситуациям и поддерживая инновации в сферах идентификации пассажиров и повышения доступности, ИКАО вместе с государствами-членами работала над формированием более связной, адаптивной и ориентированной на пользователей авиационной экосистемы. Этот комплексный подход помог обеспечить, чтобы росту авиации соответствовали ее способность противостоять сбоям и твердая решимость сделать воздушный транспорт доступным и безопасным для всех.

Повышение эффективности аэронавигационной системы

1.3.2 В Глобальном аэронавигационном плане (ГАНП) ИКАО представлен скоординированный глобальный механизм, призванный направлять модернизацию и достижение согласованности аэронавигационных систем, обеспечивая безопасную, эффективную и устойчивую организацию воздушного движения для всех государств. На своей 42-й сессии Ассамблея ИКАО одобрила восьмое издание ГАНП, в которое включен новый подход к аэронавигационному обслуживанию новых участников и принципы ООН в отношении использования искусственного интеллекта. Этот план обеспечит комплексное управление эффективностью и укрепит устойчивость и поддержку внедрения.

1.3.3 ИКАО также добилась прогресса в подготовке будущего повышения эффективности глобальной аэронавигационной системы, разработав и распространив предлагаемые поправки к Приложению 11 "Обслуживание воздушного движения" и к документу "Правила аэронавигационного обслуживания. Организация воздушного движения" (ОрВД) (PANS-ATM, Doc 4444). Эти предложения призваны сделать организацию потоков воздушного движения (ATFM) обязательным видом вспомогательного обслуживания и поддержать установление трансграничного сотрудничества в области ATFM в целях построения связной на глобальном уровне сети служб ATFM. Предлагаемые поправки, вступление в силу которых планируется в ноябре 2030 года, были направлены государствам и международным организациям для консультации.

Перспективная аэромобильность и новые участники

1.3.4 Прогресс в формировании глобально интероперабельной, безопасной и масштабируемой системы перспективной мобильности (ААМ) был достигнут благодаря разработке целостной концепции ААМ, выявлению потенциальных пробелов в нормативно-правовой сфере, а также участию ИКАО в недавно созданном Координационном форуме ООН по беспилотной авиации. Этот форум поддерживает взаимодействие 14 организаций системы ООН, способствуя внедрению как коммерческих, так и гуманитарных беспилотных авиационных систем (UAS) и принятию согласованных решений в нормативно-правовой сфере.

Обеспечение готовности к кризисным ситуациям и ликвидации их последствий

1.3.5 В 2025 году ИКАО предоставляла поддержку государствам и заинтересованным сторонам в подготовке и организации действий в случаях разнообразных сбоев в системе воздушных перевозок. В число таких сбоев были включены опасные природные явления, такие как ураганы, тайфуны и извержения вулканов, а также конфликты, забастовки диспетчеров и чрезвычайные ситуации в области общественного здравоохранения. Помощь со стороны ИКАО включала в себя планирование на случай непредвиденных ситуаций, разработку и применение планов восстановления, а также непрерывное предоставление инструктивных указаний по содействию безопасной и упорядоченной нормализации производства полетов после кризисных ситуаций.

1.3.6 На региональном уровне ИКАО оставалась на переднем крае реагирования на кризисные ситуации, координируя усилия по обеспечению непрерывности деятельности, оценивая последствия для производства полетов, распространяя критически важную информацию и проводя учения, основанные на сценариях, в целях повышения уровня готовности. Региональные бюро также повышали уровень готовности к ситуациям сбоев в GNSS, неблагоприятных погодных условий, инцидентов в области общественного здравоохранения и геополитических событий посредством четких протоколов связи, координации действий по образцу координационной группы по чрезвычайным ситуациям (ССТ) и создания региональных форумов для обмена информацией. Мониторинг и смягчение последствий сбоев в GNSS в результате радиочастотных помех (RFI) поддерживались целенаправленными инструктивными указаниями и передовой практикой.

1.3.7 ИКАО продолжала направлять разработку регионального механизма организации действий в непредвиденных ситуациях в области ОрВД (RACF), который будет представлен для утверждения региональными группами планирования и осуществления проектов (PIRG) в 2026–2027 гг. RACF также является основным исходным элементом для глобального механизма обеспечения готовности к кризисным ситуациям и мер реагирования ИКАО.

1.3.8 Благодаря сотрудничеству ИКАО с Всемирной организацией здравоохранения (WHO) в 2025 году была еще более укреплена координация деятельности на глобальном и региональном уровне между секторами авиации и здравоохранения. Посредством программы механизма сотрудничества в гражданской авиации по предотвращению и преодолению угроз для здоровья населения (CAPSCA), государства поддерживали масштабируемое состояние готовности системы общественного здравоохранения в пунктах въезда, обновляя планы, проводя практические занятия и применяя контрольные перечни в целях мониторинга. Это способствовало поддержанию непрерывности деятельности в периоды повышенного риска в области здравоохранения. Рекомендации рабочих групп и совещаний по CAPSCA были переданы для включения в будущие руководства ИКАО. Участие в крупных международных конференциях по вопросам общественного здравоохранения способствовало активизации обмена знаниями и повышению уровня готовности во взаимодействующих секторах.

Упрощение формальностей и Программа идентификации пассажиров

1.3.9 Принятие Дохинской декларации на конференции по упрощению формальностей в Дохе, Катар, объединило государства-члены вокруг концепции более инклюзивной и инновационной системы воздушного транспорта, создав новые приоритетные задачи в сфере управления, цифрового преобразования и качества обслуживания пассажиров.

1.3.10 Обновленные положения о данных пассажиров, доступности, санитарных мерах, процедурах контроля и аэропортовом обслуживании были введены поправкой 30 к Приложению 9 *"Упрощение формальностей"*, создав более устойчивые и ориентированные на пользователей нормативно-правовые рамки. Работа экспертных групп поддержала модернизацию в области повышения доступности, обработки данных пассажиров и технических инноваций.

1.3.11 Дорожная карта по Программе идентификации пассажиров (TRIP) представляет собой стратегические рамки для деятельности государств по улучшению авиационной безопасности, упрощению формальностей и повышению эффективности управления процессами идентификации пассажиров на всех этапах поездки. Обновление этой дорожной карты в 2025 году укрепило глобальную согласованность действий по созданию безопасных и функционально совместимых систем управления идентификацией в соответствии с современными стандартами, расширив возможности государств по оптимизации процессов идентификации пассажиров и прохождения пограничного контроля. Кроме того, на 20-м симпозиуме по TRIP собрались 700 ведущих участников для обмена достижениями в области цифрового преобразования и функциональной совместимости, что ускорило внедрение относящихся к следующему поколению инструментов идентификации пассажиров.

1.3.12 Среди существенных обновлений международных стандартов были криптографические дополнения к проездным документам и события в области уменьшения возможных будущих рисков, связанных с квантовыми компьютерными технологиями.

1.3.13 Полезным с точки зрения эффективности и безопасности оформления пассажиров стало присуждение контракта на систему директории открытых ключей (ДОК) следующего поколения, поддерживаемого новыми партнерствами и практиками для заинтересованных сторон. Результатом этих инвестиций станет более оперативная и надежная верификация идентификационных данных и содействие беспрепятственной и безопасной мобильности во всем мире.

1.4 Ни одна страна не остается без внимания

1.4.1 В 2025 году инициатива ИКАО "Ни одна страна не остается без внимания" играла важнейшую роль в оказании поддержки государствам-членам для получения ими всех выгод безопасных, надежных, доступных и устойчивых воздушных сообщений. Посредством специализированных партнерств и практической поддержки ИКАО содействовала государствам-членам в укреплении их авиационной системы, расширении возможностей и внесении своего вклада в создание процветающего и связанного на глобальном уровне сообщества воздушного транспорта.

1.4.2 ИКАО заключила партнерства со 137 государствами и 12 международными организациями для внедрения необходимой инфраструктуры и технологий в рамках 109 специализированных проектов.

1.4.3 Охват и темпы реализации в течение года повысились с подписанием в 2025 году 38 проектов и измененных вариантов проектов и 13 рамочных соглашений.

1.4.4 Программа iPack, в рамках которой предоставляются единые комплекты инструктивных материалов, инструментов, учебных курсов и экспертной поддержки, в 2025 году была усовершенствована. Теперь она включает в себя новую, гибкую модель предоставления материалов, призванную более полно удовлетворять изменяющиеся потребности государств и требования доноров во всем мире.

1.4.5 ИКАО увеличила глобальное предложение признаваемой авиационной подготовки в 2025 году, когда программа TRAINAIR PLUS была укрупнена включением в нее 14 новых учебных организаций и корпоративных партнеров, расширившись до 146 структурных единиц в 85 государствах-членах. ИКАО непосредственно повысила уровень качества подготовки в результате проведения 43 организационных оценок и обновив внутренние протоколы и программу обучения специалистов по оценке.

1.4.6 Повысились охват и доступность подготовки благодаря разработке ИКАО и ее партнерами 53 новых курсов и внедрению инноваций на основе искусственного интеллекта. Благодаря интеграции инструментов на основе искусственного интеллекта, предназначенных для изложения материала, демонстрации видеоматериалов, создания цифровых аватаров и перевода, обучение стало более оперативным, менее затратным и более индивидуальным для учащихся во всем мире.

1.4.7 В 2025 году ИКАО провела подготовку более 30 000 специалистов. В их числе специалисты из 84 государств, принявшие участие в инициативе "Раскрытие потенциала авиации: расширение прав и возможностей 193 женщин".

1.4.8 Было предоставлено 979 учебных стипендий, в числе которых 460 стипендий в рамках программы ИКАО по подготовке персонала в развивающихся странах.

1.5 Конвенция о международной гражданской авиации и другие договоры, законы и правила учитывают все вызовы

1.5.1 В 2025 году ИКАО заострила внимание на стратегической задаче обеспечить, чтобы Конвенция о международной гражданской авиации (Чикагская конвенция) и связанные с ней правовые механизмы по-прежнему позволяли отвечать на возникающие и существующие вызовы. Был достигнут прогресс в вопросе ратификации и исполнения положений документов международного воздушного права благодаря информационно-разъяснительной работе высокого уровня и региональному участию.

1.5.2 Этому прогрессу способствовало третье мероприятие ИКАО по содействию ратификации договоров, по итогам которого семь государств депонировали ратификационные грамоты и было совершено в общей сложности 16 депозитарных действий, что расширило участие в Монреальской конвенции 1999 года, Пекинской конвенции 2010 года и Протокола к ней, Монреальском протоколе 2014 года и Протоколах 2016 года, изменяющих Чикагскую конвенцию.

1.5.3 Присоединение семи государств к Пекинской конвенции, Пекинскому протоколу и Монреальскому протоколу в особенности укрепило правовую базу в отношении киберугроз и недисциплинированного поведения пассажиров. Кроме того, стратегическое сотрудничество в этой сфере было упрочено благодаря совместной инициативе Генерального секретаря ИКАО и Директора-исполнителя Управления Организации Объединенных Наций по наркотикам и преступности (УНП ООН), содействующей более широкому соблюдению положений важнейших международных договоров и подчеркивающей их роль в обеспечении авиационной безопасности.

1.5.4 Что касается международных имущественных прав на подвижное оборудование (авиационное оборудование), то к декабрю число сторон соответствующих кейптаунских документов достигло 88. Кроме того, Совет ИКАО одобрил поправки к Правилам и процедурам Международного регистра, рекомендуемые Комиссией экспертов Контролирующего органа Международного регистра (КЭКОМР).

1.5.5 Прогресс был достигнут также в сфере специализированных правовых инициатив. Осуществляемый в настоящее время анализ обязательств государств по статье 12 Чикагской конвенции включает в себя юридический обзор и разработку онлайн-инструмента для обмена нормативно-правовой информацией. Ведется пересмотр мандата Международной технической комиссии по взрывчатым веществам (МТКВВ) в рамках Конвенции о маркировке пластических взрывчатых веществ в целях их обнаружения, при этом определены практические варианты. Работа в области беспилотных воздушных судов велась силами исследовательской группы, которая представила промежуточные рекомендации и продолжила анализ вопросов ответственности и безопасности, а также положений Конвенции.

1.5.6 Подготовительная работа по правовым аспектам глобальных спутниковых систем включала в себя проведенный Секретариатом обзор и рассмотрение вопроса о расширенном мониторинге рисков, а дальнейшие указания будут предоставлены Юридическим комитетом. Вопросы защиты данных в сфере международных воздушных перевозок были рассмотрены новой исследовательской группой и в рамках глобального обзора, скоординированного с целевой группой по данным записи регистрации пассажиров (PNR).

Разрешение разногласий в соответствии со статьей 84 Чикагской конвенции

Австралия и Королевство Нидерландов и Российская Федерация (2022 год)

Действие решения Совета от 30 июня 2025 года было приостановлено с 18 сентября 2025 года до принятия решения по апелляции Международным судом (МС).

Канада, Швеция, Соединенное Королевство и Украина и Иран (Исламская Республика) (2024 год)

Действие решения Совета от 17 марта 2025 года было приостановлено с 17 апреля 2025 года до принятия решения по апелляции Международным судом (МС).

Венесуэла (Боливарианская Республика) и Аргентина (2024 год)

Производство по указанному выше делу считается завершенным в соответствии с Правилами по разрешению разногласий ИКАО.

1.6 Экономическое развитие воздушного транспорта обеспечивает экономическое процветание и социальное благополучие для всех

1.6.1 В 2025 году ИКАО поддерживала экономическое развитие воздушного транспорта, снабжая государства-члены и заинтересованные стороны в отрасли практически применимыми данными, результатами исследований рынка и нормативно-правовыми инструментами, способствующими повышению конкурентоспособности и росту. Углубленные аналитические исследования, обновленные прогнозы объемов воздушных перевозок и новые платформы для сравнительного анализа позволили принимать более обоснованные решения касательно инвестиций, разработки маршрутов и установления стратегических партнерских отношений. Проводя значимые мероприятия и публикуя специализированные материалы, ИКАО поддерживала укрепление сотрудничества во всем секторе, создавая благоприятную среду для инноваций, доступа к рынку и устойчивого развития бизнеса.

1.6.2 ИКАО завершила масштабное обновление информационных табло для больших данных, обеспечив государства-члены усовершенствованными инструментами для осуществления планирования и выполнения приоритетных задач в областях безопасности полетов, авиационной безопасности, повышения экономической эффективности, аэронавигации и защиты окружающей среды в режиме реального времени. Публикация обновленных долгосрочных прогнозов объемов перевозок в сопоставлении с текущими глобальными экономическими показателями улучшила возможности государств принимать основанные на фактических данных решения и распределять ресурсы.

1.6.3 Важные мероприятия, такие как первый глобальный саммит ИКАО по воздушным грузоперевозкам, Конференция ИКАО по проведению переговоров о воздушных сообщениях (ICAN), практикумы по механизмам экономического регулирования и Вторая Конференция организации "ООН-Туризм" и ИКАО на уровне министров по вопросам туризма и воздушного транспорта в Африке также способствовали диалогу и ускорили сотрудничество по первоочередным экономическим вопросам.

1.6.4 В поддержку обоснованного принятия решений ИКАО опубликовала два важных справочных документа: *"Доклад по итогам обзора барьеров для доступа к рынку и иностранным инвестициям в авиакомпании"* и *"Сводная информация о владении авиаперевозчиками"*. Прогресс был также отмечен созданием методических принципов для расчета глобального индекса конкурентоспособности гражданской авиации, и государствам были направлены соответствующие предварительные результаты и исходные данные. Эта новая платформа для сопоставления данных предоставляет государствам практически применимую информацию для оценки их авиационных секторов и выявления возможностей для роста и создания стоимости.

1.6.5 Совещания групп экспертов, в первую очередь Восемнадцатое совещание Группы экспертов по регулированию воздушного транспорта и Десятое совместное совещание Группы экспертов по экономике аэропортов и Группы экспертов по экономическим аспектам аэронавигационного обслуживания придали новый импульс работе по модернизации нормативно-правовых положений и механизмов финансирования, предоставляя государствам практические пути повышения эффективности реализации политики.

2. МЕХАНИЗМЫ РЕАЛИЗАЦИИ

Достижение стратегических целей ИКАО зависит от надежных основ организационной деятельности и ключевых механизмов реализации, повышающих действенность осуществляемой Организацией работы. В совокупности эти механизмы реализации создают условия, необходимые для постоянного развития авиации в направлении большей безопасности полетов, авиационной безопасности, устойчивости и доступности.

2.1 Постоянное совершенствование организационной структуры ИКАО

2.1.1 ИКАО успешно создала устойчивую основу для постоянного совершенствования организационных функций, выполнив [действия в рамках преобразовательной цели в 2025 году](#), и завершив все 40 проектов и инициатив. Преобразовательная цель укрепила возможности Организации предоставлять государствам-членам более интегрированное и отвечающее их запросам обслуживание и будет направлять достигаемый в настоящее время прогресс в культурном, цифровом и функциональном преобразовании.

2.1.2 Эта масштабная комплексная работа сделала ИКАО более адаптивной, открытой сотрудничеству и инновативной благодаря усвоению ориентированной на результат культуры, принципов профессионализма и основанного на внимании к людям подхода к работе.

Людские ресурсы

2.1.3 По состоянию на 21 ноября 2025 года штат Секретариата насчитывал 676 сотрудников, в том числе 385 сотрудников категории специалистов и выше из 87 стран мира, и 291 сотрудника категории общего обслуживания. Представленность женщин в категориях специалистов и выше возросла в 2025 году до 37,4 %, в то время как в 2024 году она составляла 36,6 %. 29 % всех должностей категории специалистов, заполненных в 2025 году, были заняты женщинами.

2.1.4 В 2025 году в Секретариате работали 76 прикомандированных сотрудников, в том числе 66 сотрудников на безвозмездной основе и 10 сотрудников на должностях, финансируемых из целевых фондов. Из 193 государств-членов 84 представлены на должностях, подпадающих под положения о справедливом географическом представительстве (СГП). Среди них 39 государств представлены на желательных уровнях, 17 недостаточно представлены и 28 превышают желательные уровни.

2.1.5 ИКАО достигла заметных улучшений в отношении персонального опыта сотрудников и эффективности организационных функций благодаря усовершенствованиям в сфере развития лидерских качеств, расширения возможностей карьерного роста через наставничество и программу "Мобильность талантов", а также официальный запуск программы культурного преобразования с четкой концепцией и приоритетными инициативами. Значительное повышение эффективности было реализовано также за счет применения методик системы кайдзен в целях оптимизации и отлаживания основных процессов в области людских ресурсов.

2.1.6 ИКАО и Управление по вопросам отправления правосудия (УОП) ООН заключили соглашение о присоединении в целях признания ИКАО компетенции Трибунала по спорам Организации Объединенных Наций (ТСООН) в качестве первой инстанции в апелляционном процессе для апелляций сотрудников. ИКАО и УОП также заключили соглашение о доступе сотрудников ИКАО к юридической помощи по вопросам апелляций с использованием ресурсов, предоставляемых Отделом юридической помощи персоналу ООН.

ИКТ и управление информационной безопасностью

2.1.7 В цифровом преобразовании Организации был достигнут значительный прогресс с общим уровнем цифровизации 87 %, в то время как в 2022 году он составлял 7 %. Это стало следствием полной реализации стратегии в области ИТ и цифровизации рабочих процессов, и сейчас 100 % новых приложений состоят из облачного программного обеспечения как услуги (SaaS).

2.1.8 Фактором, способствовавшим повышению эффективности деятельности и устойчивости, стала стоимость цифрового преобразования значительно ниже прогнозируемой, а также использование обновления персонала и опыта, накопленного другими учреждениями системы ООН. Численность персонала ИКТ теперь на 32 % ниже, чем в январе 2022 года.

2.1.9 Внедрение новой облачной архитектуры, модернизированной инфраструктуры и мер сетевой безопасности успешно поддержало проведение 42-й сессии Ассамблеи при пропускной способности в 5000 одновременных соединений с сохранением их высокой надежности. Система общеорганизационного планирования ресурсов (ERP) Quantum была развернута своевременно и в рамках бюджета, что позволило обрабатывать комплексные финансовые и кадровые операции.

2.1.10 Устойчивость цифровых систем Организации была дополнительно укреплена благодаря комплексным усовершенствованиям в области управления информационной безопасностью. Результатом выполнения дорожной карты в области информационной безопасности и всех соответствующих действий в рамках преобразовательной цели стали усовершенствования в управлении идентификацией и доступом к охраняемым зонам, обеспечении непрерывности деятельности, управлении уязвимыми участками, а также в контроле управления, рисков и соответствия требованиям. Приверженность ИКАО повышению уровня безопасности была также удостоверена сертификатом ИСО/МЭК 27001:2022. В 2025 году была существенно повышена способность к обнаружению инцидентов и реагированию на них, и число зарегистрированных инцидентов снизилось с 677 в 2024 году до 398 в 2025 году. Кроме того, в 2025 году были закрыты 17 рекомендаций, вынесенных по итогам ревизии, и невыполненными остались только 11 рекомендаций.

2.1.11 Это говорит об эффективности усовершенствованных процессов мониторинга и отчетности ИКАО и было особенно наглядно проиллюстрировано при успешной локализации и устранении инцидента в области информационной безопасности в январе 2025 года.

Многоязычие в ИКАО и лингвистическое и конференционное обслуживание

2.1.12 Постоянное совершенствование организационных функций в 2025 году также проявилось в укреплении многоязычия и усовершенствовании лингвистического и конференционного обслуживания, поддерживая приверженность ИКАО обеспечению инклюзивного участия и эффективному глобальному информационному взаимодействию. ИКАО продолжила реализацию своей стратегии в области многоязычия, интегрировав искусственный интеллект в лингвистическое обслуживание, включая внедрение решений по машинному переводу и осуществление масштабного перевода учебных материалов с последующим редактированием человеком. Эти инновации свидетельствуют о существенном продвижении к более эффективному, масштабируемому и качественному управлению многоязычными материалами.

2.1.13 Возможности в области конференционного обслуживания были укреплены в целях поддержки деятельности руководящих органов, технических групп экспертов, экспертных групп и крупных мероприятий высокого уровня. Была полностью установлена и оптимизирована техническая инфраструктура для центра гибридного управления (НСН), что повысило надежность и гибкость проведения совещаний в гибридном формате между Штаб-квартирой и регионами. На 42-й сессии Ассамблеи ИКАО ввела в действие новую цифровую систему контроля доступа с использованием технологии QR-кодов, что повысило уровень безопасности, упростило эффективное перемещение делегатов и позволило в режиме реального времени получать аналитические сведения о посещаемости для осуществления основанной на конкретных данных организации мероприятий.

2.1.14 Эти улучшения способствовали достижению в 2025 году следующих результатов:

- **опубликовано 73 издания**
- **выполнен устный перевод 1434 заседаний** в Штаб-квартире ИКАО и регионах, что в общей сложности составило 4302 часа услуг устного перевода на шести рабочих языках ИКАО в ходе 127 совещаний
- **услуги устного перевода обеспечили поддержку при проведении более 14 % от всех 911 совещаний в ИКАО**
- **переведено более 10 млн слов** на шесть рабочих языков ИКАО, что превысило заложенный в бюджет объем в 7,7 млн слов на 30,1 %

Управление финансами

2.1.15 В 2025 году ИКАО продолжала осуществлять рациональное управление финансами в поддержку достижения своих стратегических целей. В данном разделе представлен обзор финансовых показателей и финансового положения Организации за год с указанием основных источников финансирования.

Бюджет Регулярной программы

2.1.16 Деятельность ИКАО в основном финансируется из бюджета Регулярной программы, который распределяется на трехлетний период для достижения целей бизнес-плана. Ниже приводится сводная информация об исполнении бюджета Регулярной программы на 2025 год:

(тыс. кан. долл.)	Ассигнования		Расходы и обязательства	Разница
	Первоначальные суммы согласно резолюции А41-28 Ассамблеи	Окончательные пересмотренные суммы	Фактические по бюджетному обменному курсу	Окончательные пересмотренные ассигнования по сравнению с фактическими
Безопасность полетов	34 881	40 666	40 314	351
Аэронавигационный потенциал и эффективность	22 630	24 828	24 669	159
Авиационная безопасность и упрощение формальностей	16 064	18 557	18 044	513
Экономическое развитие воздушного транспорта	5 256	6 305	6 185	120
Охрана окружающей среды	7 351	8 910	8 873	37
Всего	86 183	99 266	98 086	1 181
Преобразовательная цель	5 326	5 214	4 991	223
Поддержка стратегических целей	16 215	18 725	18 662	63
Управление и администрация	15 101	22 500	22 462	38
Всего	36 641	46 439	46 115	324
Итого	122 824	145 705	144 200	1 505

Начисленные к получению взносы

2.1.17 Взносы государств-членов являются основным источником финансирования бюджета Регулярной программы. Ниже приводится сводная информация о начисленных к получению взносах:

(тыс. кан. долл.)	Кол-во государств в 2025 году	Сумма к погашению на 31 декабря 2025 года
	Группа А: государства, которые заключили соглашения с Советом о погашении своей задолженности в течение нескольких лет	7
Группа В: государства, имеющие задолженность по взносам за три полных года или более, которые не заключили соглашений с Советом о погашении своей задолженности	8	5 301
Группа С: государства, имеющие задолженность по взносам за период менее трех полных лет	7	1 815
Группа D: государства, имеющие задолженность по взносам только за текущий год	21	14 710
Всего	43	25 270
Бывшая Социалистическая Федеративная Республика Югославия	-	699
Общая сумма задолженности по взносам	43	25 969

2.1.18 По состоянию на 31 декабря 2025 года семь государств заключили соглашения о погашении своей задолженности в течение нескольких лет. Соглашения предусматривают выплату этими государствами взносов за текущий год, а также ежегодные платежи в счет погашения задолженности за предыдущие годы.

Возобновляемый фонд

2.1.19 Возобновляемый фонд, созданный 1 января 2008 года в соответствии с п. 7.8 Финансовых положений, отражает операции, связанные с медицинским страхованием сотрудников после выхода на пенсию (МСВП), ежегодным отпуском и пособиями на репатриацию. В 2025 году накопленный дефицит фонда, включая резервы, достиг 125 млн кан. долл. на конец года в результате применения распределительного подхода к финансированию.

Добровольные взносы и взносы в натуральной форме

2.1.20 В 2025 году Организация получила добровольные взносы на сумму 17,5 млн кан. долл., в результате чего общий остаток средств составил 54,7 млн кан. долл. В таблице ниже приводится детализированная информация о добровольных взносах:

(тыс. кан. долл.)	Остаток на 1 января 2025 года	Полученные взносы	Прочие поступления	Расходы	Чистый профицит/ (дефицит)	Переносы и возмещения	Остаток на 31 декабря 2025 года
Авиационная безопасность	10 823	716	530	(2 463)	(1 217)	(498)	9 108
План AFI	350	0	15	(168)	(153)	64	261
Охрана окружающей среды	5 525	2 957	262	(1 092)	2 127	(2 638)	5 014
Наращивание потенциала и внедрение	4 469	3 559	243	(1 185)	2 617	285	7 371
Филиал регионального бюро	2 134	685	36	(604)	117	(851)	1 400
Фонд безопасности полетов	7 131	868	305	(1 726)	(553)	(86)	6 492
Преобразовательная цель	1 524	754	69	(393)	430	0	1 954
Прочие фонды	17 688	8 003	1 217	(4 690)	4 530	850	23 068
Всего	49 644	17 542	2 677	(12 321)	7 898	(2 874)	54 668

Фонд генерирования дополнительных доходов

2.1.21 Фонд генерирования дополнительных доходов (ФГДД) был создан для управления продукцией и услугами на основе самофинансирования и генерирования доходов. В 2025 году в ФГДД образовался операционный профицит в размере 11 млн кан. долл., из которого был сделан требуемый взнос в размере 8,1 млн кан. долл. в бюджет Регулярной программы и дополнительные взносы на сумму 0,6 млн кан. долл. в программы работы ИКАО. Чистый профицит ФГДД составил 1,2 млн кан. долл., а накопленный профицит – 4,5 млн кан. долл.

(тыс. кан. долл.)

	2025 год	2024 год
Чистые активы на 1 января	13 674	9 610
Поступления	31 858	32 380
Расходы и перечисления в бюджет Регулярной программы	30 611	28 315
Чистый профицит/(дефицит) за год	1 247	4 065
Всего, чистые активы на 31 декабря	14 921	13 674
Ограниченный профицит/резервы		
Оперативный резерв	7 771	7 113
Средства, выделенные на специальные проекты	2 662	2 955
Всего, ограниченный профицит/резервы	10 433	10 068
Накопленный профицит на 31 декабря	4 489	3 606

Фонд расходов на административное и оперативное обслуживание (AOSC)

2.1.22 Фонд расходов на административное и оперативное обслуживание (AOSC) был создан для покрытия расходов на административное и оперативное обеспечение Программы ИКАО в области наращивания потенциала и внедрения (CDIP). В 2025 году чистый профицит Фонда AOSC составил 11,2 млн кан. долл., а скорректированный накопленный профицит – 30,9 млн кан. долл.

(тыс. кан. долл.)

	2025 год	2024 год
Чистые активы на 1 января	26 726	20 577
Поступления	27 004	22 637
Расходы	14 794	11 488
Чистый профицит/(дефицит) за год	12 210	11 149
Перенос в Оперативный резерв (C-DEC 232/3)		(5 000)
Всего, чистые активы на 31 декабря	38 936	26 726
Ограниченный профицит/резервы		
Фонд эффективности и результативности	2 004	496
Специальный резервный фонд	6 065	3 507
Всего, ограниченный профицит/резервы	8 069	4 003
Скорректированный накопленный профицит на 31 декабря	30 867	22 723

2.1.23 В целом ИКАО завершила 2025 год в удовлетворительном финансовом состоянии благодаря рациональной практике управления финансами, включая процессы и меры контроля, призванные удерживать ее расходы в пределах имеющихся финансовых ресурсов.

Управление, подотчетность, риски и средства контроля

2.1.24 Принятие Советом ИКАО системы подотчетности в 2025 году внесло существенный вклад в укрепление управления во всех подразделениях ИКАО. Эта система прояснила соответствующие рамки компетенции Совета и Генерального секретаря, способствуя активизации сотрудничества, повышению уровня взаимного доверия и прозрачности во внутренней рабочей среде Организации.

2.1.25 Дальнейшие усовершенствования в сфере управления были реализованы благодаря более гибкой организации заседаний и сессий Совета, отлаженных методов работы для Совета и его вспомогательных органов, а также улучшенному внутреннему информационному взаимодействию. Эти изменения позволили повысить эффективность и оперативность процессов принятия решений.

2.1.26 В 2025 году ИКАО также продолжала внедрять и дорабатывать свой механизм общеорганизационного управления рисками и внутреннего контроля, поддерживая в актуальном состоянии корпоративный реестр рисков и выпуская ежегодные заявления о внутреннем контроле в составе финансовых отчетов. Благодаря совокупности этих мер была укреплена подотчетность, повышена эффективность деятельности и усовершенствована вся система управления рисками в Организации.

2.2 Инновации

2.2.1 В 2025 году ИКАО поместила инновации в число ключевых механизмов достижения всех стратегических целей путем реализации своей недавно одобренной политики в отношении инноваций. Эта политика, утвержденная Советом ИКАО в марте, определила четкий курс на поддержку новых подходов и ускорение внедрения новейших технологий в глобальной авиации. Ярмарка инноваций ИКАО в сентябре 2025 года была посвящена практическим вопросам реализации этой политики, в числе прочего включая специализированные занятия с демонстрацией "песочниц" для исследования и валидации инновативных решений в контролируемой среде.

2.2.2 Углублению сотрудничества с отраслью способствовал Отраслевой консультативный форум (ICF). Совет одобрил рекомендации пятого форума ICF и созвал шестой форум на тему сканирования горизонта. Итоги этого форума станут основой для проведения следующих форумов и будут обеспечивать соответствие будущей деятельности ИКАО в сфере инноваций глобальным тенденциям и потребностям отрасли.

2.3 Привлечение в авиацию новых перспективных кадров и гендерное равенство

2.3.1 В 2025 году был достигнут значительный прогресс в удовлетворении потребностей авиации в трудовых ресурсах. Стратегия "Следующее поколение авиационных специалистов" (NGAP) была расширена, охватив весь авиационный персонал, а Глобальная программа послов ИКАО была создана в целях установления непосредственного контакта молодежи и женщин с авиацией посредством вдохновляющих ролевых моделей. В 2025 году в Призыве к действию, принятом на Глобальном саммите NGAP, содержалось обращение к государствам, отрасли и образовательным учреждениям о необходимости сделать первоочередной задачей инклюзивного развития талантов, а специализированные региональные практикумы и Глобальный авиационный образовательный план (GAEP) снабдили государства-члены инструментами для удовлетворения кадровых потребностей и устранения пробелов в представленности.

2.3.2 Кандидаты для участия в Глобальной программе послов ИКАО были номинированы после ее одобрения Советом ИКАО, и заблаговременно до начала инструктажа первой группы участников были подготовлены рабочие материалы.

2.3.3 ИКАО поддерживала расширение возможностей женщин проведением мероприятий в Международный женский день, началом знакового исследования о женщинах в авиации в целях определения критически важных пробелов и решений, а также созданием новых руководящих указаний по анализу гендерных данных совместно с организацией "ООН-женщины", с тем чтобы позволить государствам-членам сделать гендерное равенство важным элементом их политики и программ.

2.4 Партнерские отношения, мобилизация ресурсов и финансовая устойчивость

2.4.1 В 2025 году были достигнуты улучшения в области финансовой устойчивости и партнерских связей, когда ИКАО консолидировала потоки генерирования доходов и добровольного финансирования в рамках единообразной бизнес-модели и стратегии. ИКАО также поддерживала значительный уровень излишков в Фонде генерирования дополнительных доходов (ФГДД) и Фонде расходов на административное и оперативное обслуживание (АОС), а также средств от публикации изданий, проведения мероприятий, обслуживания в области данных и подготовки персонала. Фонд генерирования дополнительных доходов (ФГДД) был создан для управления самофинансируемой деятельностью и приносящими доходы продукцией и услугами, а АОС покрывает расходы на организационное и оперативное обеспечение Программы наращивания потенциала и внедрения (CDI) и ее поддержку. Усилия по мобилизации ресурсов принесли существенные новые добровольные взносы в различные тематические фонды ИКАО и продолжаются с ожидаемым достижением годовой цели по привлечению средств в 2025 году.

2.4.2 В 2025 году сотрудничество с государствами, международными организациями, отраслью и финансовыми учреждениями активизировалось благодаря Глобальному симпозиуму по поддержке осуществления (GISS), диалогам с донорами и первому Мероприятию высокого уровня по сбору пожертвований на 42-й сессии Ассамблеи, которые связали добровольные пожертвования с Глобальным воззванием ИКАО 2026–2028 гг. и бизнес-планом на 2026–2028 гг. В обновленном годовом Глобальном воззвании четко изложены первоочередные потребности инициативы "Ни одна страна не остается без внимания" (NCLB) и области нехватки ресурсов. Структурированные платформы для сбора средств, осуществляемого в Штаб-квартире и через региональные бюро, позволили государствам-членам и партнерским организациям объявлять о финансовых, технических взносах и взносах в натуральной форме и распределять их.

2.4.3 Функциональные возможности были дополнительно укреплены в 2025 году введением в действие нового инструмента управления взаимодействием с клиентами и запуском платформы ИКАО Buy, с помощью которого был создан новый канал закупок. Наконец, дополнительным соглашением, подписанным с правительством провинции Квебек в сентябре 2025 года, обеспечено финансирование аренды помещений ИКАО с 2026 по 2042 гг.

2.5 Вопросы этики

2.5.1 В 2025 году ИКАО укрепила этические стандарты, своевременно предоставив инструктивные указания по 278 вопросам, что улучшило процесс принятия решений как руководства, так и персонала. Организация повысила уровень организационной добросовестности, активно содействуя реализации 41 проекта, связанного с политикой и установлением стандартов, включая пересмотр основных руководящих принципов, связанных с персоналом, и создание сети доверенных послов по делам персонала для содействия повышению безопасности рабочей среды.

2.5.2 ИКАО обеспечила защиту информаторов, рассмотрев четыре случая предполагаемого возмездия и обеспечив доступ к конфиденциальному консультированию, при этом осуществляемое в настоящее время рассмотрение официального запроса свидетельствует о внимательном отношении к вопросам, беспокоящим сотрудников.

2.5.3 Риски, связанные с конфликтом интересов, были снижены благодаря достижению полного исполнения требований программы раскрытия финансовой информации всеми сотрудниками, находящимися в сфере ее действия, включая старших руководителей, а также в случаях необходимости предоставлению консультаций о вариантах урегулирования в конкретных ситуациях.

2.5.4 Потенциал в отношении осведомленности персонала в вопросах этики был расширен, когда ИКАО завершила работу над трехлетним планом создания 10 обязательных онлайн-курсов в 2025 году запуском специализированных модулей по вопросам конфликта интересов, предотвращения сексуальной эксплуатации и насилия и предотвращения сексуального домогательства для руководителей различных уровней.

2.5.5 Наконец, ИКАО повысила уровень информированности в вопросах борьбы с мошенничеством и коррупцией благодаря сотрудничеству в рамках своей второй глобальной кампании, укрепив добросовестность на всех уровнях Организации.

2.6 Надзор

2.6.1 В 2025 году ИКАО укрепила свою систему подотчетности посредством комплексных мероприятий по ревизии и оценке. Было проведено девять внутренних ревизионных проверок, в том числе семь контрольных и две консультационных, охватывающих такие критически важные области, как лингвистическое обслуживание, деятельность в регионах, меры по борьбе с мошенничеством, организация мероприятий, управление информационными системами и организационная устойчивость.

2.6.2 Были проведены три масштабных оценки, в рамках которых были рассмотрены вопросы, связанные с региональным портфелем бюро Восточной и Южной Африки, экономическим развитием воздушного транспорта и организацией проектных циклов. Оценка программы обеспечения гендерного равенства прошла этап сбора данных, поддержав обязательства Организации в отношении оценки стратегических инициатив.

2.6.3 Общеорганизационное управление было улучшено благодаря совещаниям рабочих групп и группы старших руководителей, руководящим указаниям, относящимся к системе делегирования полномочий, и содействию в проведении кампаний по противодействию мошенничеству. Специалисты по надзору поддерживали эффективность механизмов внешних проверок посредством работы, связанной с рекомендациями Объединенной инспекционной группы, и подготовки шести рабочих документов для Совета ИКАО. Ежегодные надзорные мероприятия и трехлетний план работы на 2026–2028 гг. были представлены Совету, что обеспечило прозрачность и стратегическую упорядоченность надзорных мероприятий.

ДОБАВЛЕНИЯ

Следующие добавления прилагаются к настоящему докладу и изданы отдельно: [Мир воздушного транспорта и сводная информация о проектах в области наращивания потенциала и внедрения 2025 г.](#)

— КОНЕЦ —