



АССАМБЛЕЯ — 41-Я СЕССИЯ

ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

Пункт 32 повестки дня **Региональные механизмы координации осуществления деятельности в области обеспечения безопасности полетов и аэронавигации**

ПРИОРИТЕТЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И МЕРЫ ПОДДЕРЖКИ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ ПРИ ВЫХОДЕ ИЗ ПАНДЕМИИ И ПОСЛЕ НЕЕ

(Представлено Межгосударственным авиационным комитетом)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В 2020 и 2021 годах мировая авиатранспортная отрасль столкнулась с необходимостью выживания в условиях пандемии нового опасного коронавирусного заболевания COVID-19. В настоящем документе содержится информация о практических предложениях, выработанных в рамках проекта ИКАО-МАК RER/01/901 (COSCAP-CIS), по поддержке авиационных индустрий государств – участников Соглашения о гражданской авиации и об использовании воздушного пространства в условиях преодоления кризиса, вызванного пандемией COVID-19.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью "Безопасность полетов"
<i>Финансовые последствия</i>	Без финансовых последствий
<i>Справочный материал</i>	HLCC 2021-WP/170

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Пандемия COVID-19 кардинально изменила социально-экономические условия, в которых функционирует международная гражданская авиация. Повсеместное введение ограничений на международные и внутренние полеты, локдаун на любые передвижения граждан подорвали устойчивый тренд роста пассажирских авиаперевозок, поставили авиаотрасль на грань масштабного системного кризиса с остановкой тысяч воздушных судов, коллапсом всех видов аэропортовой деятельности, угрозой потери высококвалифицированных рабочих мест. Изменились психология и модели поведения людей: страх нахождения в общественном транспорте и предпочтения онлайн-формату при организации деловых встреч и конференций еще продолжительное время будут оказывать влияние на спрос на авиаперевозки.

1.2 Прямая корреляционная зависимость между реальными располагаемыми доходами населения и спросом на авиаперевозки, действовавшая до 2019 года, сохранилась и в условиях пандемии. Снижение реальных располагаемых доходов населения из-за приостановки работы

¹ Тексты на русском и английском языках представлены МАК.

предприятий и организаций, в том числе малого и среднего бизнеса, в условиях карантинных ограничений сопровождалось стремительным падением спроса на авиаперевозки, который был значительно усилен отменой регулярных международных рейсов во всех государствах – участниках Соглашения и частичной отменой внутренних рейсов в некоторых из них.

1.3 Восстановление после пандемии и дальнейшее поступательное развитие пассажирских и грузовых авиасообщений будут по-прежнему опираться на использовании Стандартов и Рекомендуемой практики ИКАО (SARPS), а также последовательной реализации Соглашения о гражданской авиации и об использовании воздушного пространства.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Рост объемов авиатранспортной работы государств региона в 2016–2019 гг. соответствовал долгосрочному восходящему тренду развития гражданской авиации не только в регионе, но и в мировом масштабе. В 2020 году произошло резкое изменение поступательного тренда по увеличению значений основных показателей развития гражданской авиации в регионе. С 2021 года началось постепенное восстановление пассажирских авиаперевозок, в первую очередь за счет опережающего роста в сегменте внутренних воздушных линий.

2.2 В 2020 году пассажирооборот на регулярных и нерегулярных авиалиниях снизился до 180,5 млрд пассажирокилометров или на 54,9 % по сравнению с 2019 годом. По данному показателю гражданская авиация государств – участников Соглашения была отброшена на 10 лет назад (в 2010 году данный показатель составил 180,2 млрд пассажирокилометров). Перевозки пассажиров снизились на 49,7 % по сравнению с 2019 г., общий тонно-километраж – на 45,4 %. В 2021 году восстановительный рост пассажирооборота составил 63 % относительно 2020 г., однако его значение (294,3 млрд пассажирокилометров) было все еще на 26,4 % ниже, чем в допандемийном 2019 г. Перевозки пассажиров выросли в 2021 г. на 64,8 %, а общий тонно-километраж – на 50,6 % относительно 2020 г. Однако оба показателя также оставались соответственно на 17 и 17,5 % ниже значений допандемийного 2019 года.

2.3 Прекращение международных авиасообщений, несколько месяцев "локдауна" в большинстве государств – участников Соглашения привели к более значительному сокращению пассажирооборота воздушного транспорта по сравнению с альтернативными видами транспорта. Удельный вес гражданской авиации в совокупном пассажирообороте всех видов транспорта государств региона в 2020 году снизился до 26,4 %, то есть примерно до уровня 2015 года.

2.4 Пандемия привела к резкому – более чем двукратному – спаду подвижности населения в государствах – участниках Соглашения в 2020 году. Но благодаря развитому рынку внутренних авиаперевозок в ряде государств, в первую очередь в Республике Казахстан, Российской Федерации и Украине, авиационная подвижность населения в государствах региона в 2020 году была на 40 % выше, чем в среднем по миру. В 2021 году авиационная подвижность населения возросла до уровня периода 2014–2017 гг.

2.5 Эффективность использования воздушных судов в авиакомпаниях государств – участников Соглашения в 2015–2019 гг. имела тенденцию к повышению, однако резко снизилась в период пандемии, что сопровождалось переводом воздушных судов "на хранение", некоторые были возвращены лизингодателям. Существенно снизившись в 2020 г., процент занятости пассажирских кресел начал восстанавливаться, а в сегменте внутренних воздушных линий в 2021 г. произошло восстановление до уровня допандемийного 2019 года.

2.6 Прекращение международных авиасообщений в 2020 году из-за пандемии нанесло значительный урон аэропортовой деятельности, что существенным образом сказалось на объемах работы, в первую очередь, международных аэропортов государств – участников Соглашения.

2.7 Начиная с последних месяцев 2020 года началось медленное восстановление гражданской авиации в регионе, которое продолжилось и в 2021 г., но протекало проблематично и нестабильно в зависимости от эпидемической ситуации в государствах региона. При этом внутренние авиаперевозки пассажиров восстанавливались более уверенно.

2.8 МАК считает, что, благодаря масштабным программам вакцинации, соблюдению протоколов соблюдения безопасности, внедренных авиаотраслью в соответствии с рекомендациями ИКАО, Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА) и других международных организаций, ситуация в авиатранспортной отрасли к началу 2022 г. существенно улучшилась. Вместе с тем, авиакомпании, аэропорты и другие участники отрасли продолжают нуждаться в максимально возможной поддержке со стороны государств.

2.9 Понимая, что правительствами государств региона и международными организациями были разработаны и реализуются соответствующие программы и меры, МАК разработал следующие рекомендации:

- a) В рамках процедур, установленных в государствах региона, и при условии полного соблюдения требований санитарно-эпидемиологических норм, разрешить авиакомпаниям восстановить международное сообщение на каждом из имевшихся до пандемии маршрутов до уровня 100 % от объема 2019 г. к началу летнего периода навигации 2022 г.
- b) Рассмотреть возможность дальнейшего выделения денежных средств в капитал предприятий в виде прямых невозвратных субсидий предприятиям, в том числе на компенсацию дополнительных расходов на меры санитарной и эпидемиологической защиты.
- c) Правительствам рассмотреть дополнительные меры по расширению бюджетного субсидирования авиакомпаний для перевозок по социально-значимым маршрутам, а также стабилизации цен на авиационное топливо на осенне-зимний период 2022–2023 гг.
- d) Рассмотреть возможность компенсации из бюджета расходов авиакомпаний на поддержание необходимой квалификации "временно избыточного" летно-технического состава, как меры поддержания безопасности полетов, а также расходов на консервацию и расконсервацию избыточных воздушных судов.
- e) Изучить возможность закрепления всех регулируемых ставок и сборов за аэропортовое и аэронавигационное обслуживание на уровне 2019 года до конца осенне-зимнего периода 2022–2023 гг., при этом предусмотрев механизм бюджетных дотаций при их необходимости аэропортам и предприятиям аэронавигационного обслуживания.
- f) Выработать и принять скоординированные (единые) санитарно-эпидемиологические требования и меры защиты.

- g) Авиационным властям государств активно участвовать в медицинской программе ИКАО – Механизм сотрудничества в гражданской авиации по предотвращению и преодолению угроз для здоровья населения (CAPSCA).

2.10 Желаемым результатом выполнения рекомендаций является восстановление авиатранспортной отрасли как одного из важных движущих факторов полного восстановления экономики в регионе после пандемии COVID-19.

3. **ВЫВОД**

3.1 Участникам 41-й сессии Ассамблеи ИКАО предлагается принять к сведению информацию о ситуации в регионе и рекомендации, приведенные в данном документе.

— КОНЕЦ —