



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 41-Я СЕССИЯ

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

Пункт 21 повестки дня. Повестка дня Организации Объединенных Наций на период до 2030 года. Цели в области устойчивого развития (ЦУР)

**ПОТРЕБНОСТЬ В НАЛИЧИИ ИНСТРУКТИВНОГО МАТЕРИАЛА ПО
НАЦИОНАЛЬНОЙ ПОЛИТИКЕ В ОБЛАСТИ АВИАЦИИ (NAP) ИЛИ ГЕНЕРАЛЬНОМУ
ПЛАНУ РАЗВИТИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ (СAMP)**

(Представлено Бангладеш)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем документе подчеркивается потребность в наличии инструктивного материала по национальной политике в области авиации (NAP) или генеральному плану развития гражданской авиации (СAMP). Статья 44 Конвенции Международной организации гражданской авиации (ИКАО) требует от государств-членов содействовать планированию и развитию системы международного воздушного транспорта.

В настоящем документе также подчеркивается необходимость проведения соответствующих вебинаров, практикумов и курсов профессиональной подготовки для ключевого авиационного персонала, с тем чтобы он мог приобрести необходимые компетенции для разработки, выполнения и обновления NAP или СAMP согласно соответствующим нормам ИКАО.

Мы как государство-член считаем, что для того, чтобы помогать государствам-членам параллельно в разработке и выполнении NAP или СAMP, требуется предоставить инструктивный материал по вопросам политики и оказывать поддержку на этапе ее выполнения.

Действия: Ассамблее предлагается:

- а) призвать ИКАО разработать инструктивный материал по национальной политике в области авиации (NAP) или генеральному плану развития гражданской авиации (СAMP);
- б) призвать ИКАО по мере необходимости оказывать государствам содействие в виде глобальных и региональных вебинаров, практикумов и курсов профессиональной подготовки для повышения их потенциала в области разработки и выполнения СAMP в рамках инициативы "Ни одна страна не остается без внимания" (NCLB);
- в) просить ИКАО проанализировать информацию, содержащуюся в настоящем документе, и обсудить данный вопрос.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ относится ко всем стратегическим целям
<i>Финансовые последствия</i>	Дополнительных ресурсов не требуется

<i>Справочный материал</i>	Дос 10140, <i>Действующие резолюции Ассамблеи (по состоянию на 4 октября 2019 года)</i> Дос 9587, <i>Политика и инструктивный материал в области экономического регулирования международного воздушного транспорта</i> Дос 9626, <i>Руководство по регулированию международного воздушного транспорта</i> Дос 8632, <i>Политика ИКАО по вопросу налогообложения в области международного воздушного транспорта</i>
----------------------------	---

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Воздушный транспорт является важнейшей отраслью сферы услуг с точки зрения развития современной экономики. Обеспечиваемое авиацией повышение транспортной связности должно побудить государства к тому, чтобы вновь и вновь инвестировать в этот сектор. Фундаментом для долгосрочного экономического развития государств, благодаря которому возможно принятие обязательств по линии планирования и инвестиций, являются здоровый цикл развития авиации и экономическое процветание.

1.2 Пандемия COVID-19 вызвала огромные человеческие, социальные и финансовые потери в мире и, в частности, в гражданской авиации. Пандемия привела к ограничению воздушных перевозок, что серьезно повлияло на национальный сектор гостеприимства и туризма.

1.3 Генеральный план развития гражданской авиации (САРП) окажет эффективную поддержку развивающимся государствам в восстановлении после пандемии и создании более устойчивой авиационной системы для будущего роста. Согласно прогнозам Международной организации гражданской авиации (ИКАО), объем перевозок вернется к уровню 2019 года не раньше 2022 года, а возможно, и только в 2024 году.

1.4 САРП имеет решающее значение для обеспечения готовности государства оживить свой авиационный сектор после пандемии COVID-19. Для удовлетворения потребностей в разработке или обновлении генеральных планов развития авиации всем государствам-членам в настоящее время совершенно необходимо пройти профессиональную подготовку/практикумы ИКАО по САРП.

1.5 Ассамблея ИКАО приняла резолюцию A39-15, в которой призывает государства-члены к обеспечению того, чтобы международные воздушные сообщения могли развиваться упорядоченным, регулярным, эффективным и экономичным, согласованным и устойчивым образом. В резолюции также содержится призыв к тому, чтобы сборы с пользователей для возмещения расходов на функции по обеспечению авиационной безопасности в аэропортах и расходов поставщиков аэронавигационного обслуживания были разумными и экономически обоснованными.

2. ОБСУЖДЕНИЕ

2.1 Воздушные перевозки очень важны как для экономического, так и для социального развития. В связи с этим необходима комплексная политика, гарантирующая достижение желаемых результатов по итогам инвестирования в перевозки и проведение эффективной приоритизации распределения средств и ресурсов на авиационные проекты.

2.2 Национальная политика в области авиации (NAP) государства лежит в основе разработки инструктивного материала национальной политики в области транспорта. Она должна носить универсальный характер для привлечения большего объема инвестиций, что в конечном итоге может отразиться на национальном плане развития. В связи с этим NAP должна быть легко осмысляема и понятна для всех заинтересованных сторон, стремящихся добиться желаемого уровня социально-экономического развития внутри государства и за его пределами.

2.3 Национальная политика в области авиации (NAP) государства должна быть сообразна генеральному плану развития гражданской авиации (СAMP), чтобы максимизировать экономические и социальные выгоды. NAP может повлиять на увеличение воздушного движения и развитие авиатранспортной отрасли в этом и в соседних государствах. Доступ к рынкам может регулироваться двусторонними соглашениями о воздушном сообщении, определяющими потоки движения между государствами.

2.4 Национальный механизм авиационного планирования (NAPF) государств-членов должен соотноситься с текущими стратегическими целями ИКАО, поскольку они связаны с ЦУР ООН. Этот механизм должен обеспечивать средства координации, установления приоритетов и управления развитием авиатранспортной системы государств на устойчивой последовательной основе.

2.5 Механизм NAPF государства должен воплощать стратегический подход, необходимый для обеспечения устойчивого роста воздушного транспорта на государственном, региональном и глобальном уровнях. Он обеспечивает четкий комплексный подход к развитию сектора гражданской авиации в будущем. Этот механизм должен охватывать такие вопросы, как возможности и эффективность аэронавигации, безопасность полетов, авиационная безопасность и упрощение формальностей при воздушных перевозках.

2.6 В Глобальном плане обеспечения безопасности полетов, Глобальном аэронавигационном плане и Глобальном плане обеспечения авиационной безопасности ИКАО вводятся компоненты, используемые в глобальных, региональных и национальных процессах планирования. Государствам – членам ИКАО рекомендуется разрабатывать и внедрять стратегические планы, механизмы и/или программы в рамках своих СAMP с учетом этих глобальных планов.

2.7 Механизм NAPF государства должен способствовать устойчивому росту воздушного транспорта на государственном, региональном и глобальном уровнях. Он обеспечивает четкий комплексный подход к развитию сектора гражданской авиации в будущем. Этот механизм должен быть связан с национальной транспортной политикой государства через национальную политику в области авиации.

3. ВЫВОДЫ

3.1 Стратегическое планирование для авиации – всеобъемлющий процесс, в котором должны учитываться общенациональные плановые задачи, а также задачи, внешние по отношению к государству. Соответственно, национальный механизм авиационного планирования должен быть увязан с процессами планирования на глобальном, региональном и государственном уровнях.

3.2 Для устойчивого улучшения услуг воздушного сообщения необходима согласованность компонентов системы авиации. СAMP объединяет различные разрозненные планы в единый согласованный план, чтобы добиться улучшений в таких ключевых областях измерения эффективности, как безопасность полетов, авиационная безопасность, упрощение формальностей, возможности аэронавигации, эффективность авиатранспортной системы государств и др.

3.3 Государства должны способствовать эффективному оформлению прибывающих и вылетающих воздушных судов, обеспечению высокого уровня авиационной безопасности, эффективному обеспечению правопорядка и профессиональному обслуживанию клиентов. Поскольку национальная программа безопасности гражданской авиации (НПБГА) государств может содержать конфиденциальную информацию, она не может быть включена в САМР в качестве элемента.

3.4 Нельзя недооценивать важность безопасности полетов и авиационной безопасности государства, поскольку они связаны с национальной транспортной политикой государства, которая охватывает все соответствующие виды транспорта (например, воздушный, дорожный, железнодорожный и водный) и в свою очередь связана с национальным планом развития государства. Национальный механизм авиационного планирования (NAPF) обеспечивает комплексный подход к развитию сектора гражданской авиации в будущем. Генеральный план развития гражданской авиации (САМР) является важным инструментом для понимания причин, обосновывающих подготовку данного документа.

