



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 41-Я СЕССИЯ

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

Пункт 35 повестки дня. Экономическое регулирование международного воздушного транспорта. Политика

**ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ВЫЗОВЫ И УСТОЙЧИВОСТЬ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
ВО ВРЕМЯ ГЛОБАЛЬНЫХ ПАНДЕМИЙ И КРИЗИСОВ**

(Представлено Оманом)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Несмотря на то что с начала пандемии COVID-19 прошло много времени, из статистических данных, публикуемых Международной организацией гражданской авиации, очевидно, что восстановление авиатранспортного сектора все еще идет медленно во всем мире. Многие структуры сектора по-прежнему испытывают влияние пандемии. Заинтересованные стороны в государствах следуют различным указаниям в отношении оказания помощи авиакомпаниям по преодолению последствий пандемии.

В данном рабочем документе представлено выдвинутое Оманом предложение о разработке практического стратегического инструктивного документа, содержащего указания по преодолению экономических вызовов и стандартизации моделей поддержки. Предлагаемый документ будет задействоваться в периоды глобальных пандемий и кризисов в целях обеспечения устойчивости глобального авиатранспортного сектора.

Действия, предлагаемые Ассамблее, приводятся в п. 7.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью "Экономическое развитие воздушного транспорта"
<i>Финансовые последствия</i>	Данный документ включает предложение по минимизации экономических последствий глобальных пандемий и кризисов в целях обеспечения устойчивости авиатранспортного сектора
<i>Справочный материал</i>	Международная организация гражданской авиации (ИКАО), <i>Влияние нового коронавируса (COVID-19) на гражданскую авиацию: анализ экономических последствий</i> (Монреаль, Канада, Отдел экономического развития, Авиатранспортное управление (8 марта 2022 года)) <i>Объединяя мир в период испытаний: роль международной гражданской авиации в борьбе с пандемией</i> , Фан Лю (декабрь 2020 года). <i>Влияние пандемии коронавируса (Covid-19) на воздушный транспорт в арабских государствах</i> , д-р Лакси, Фавзия (июнь 2021 года).

¹ Вариант на арабском языке представлен Оманом.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Авиатранспортная отрасль считается одним из ключевых секторов во всем мире. Она также является одним из важнейших элементов экономического развития государств благодаря ее эффективному вкладу в торговый обмен и социальное взаимодействие между разными народами и государствами. Прогресс в авиатранспортном секторе государства является фактическим критерием его экономического роста и одним из основных источников валового внутреннего продукта (ВВП) благодаря его взаимосвязям с другими важными секторами, такими как торговля и туризм.

1.2 Считается, что пандемия COVID-19 вызвала самый значительный спад в авиационном секторе с конца 1970-х годов. Она привела к практически полной остановке воздушного движения по всему миру.

1.3 Текущая ситуация в авиатранспортном секторе указывает на необходимость срочной разработки политики баланса между выполнением санитарных требований аэропортов, связанных с пандемиями и кризисами, и экономическими последствиями производства полетов авиакомпаниями путем определения моделей поддержки, включающих сборы за воздушные перевозки, сборы за аэронавигационное обслуживание и аэропортовые сборы.

1.4 Такая политика должна способствовать уменьшению экономических последствий глобальных пандемий и кризисов и обеспечению устойчивости глобального воздушного движения.

2. ЦЕЛЬ ДАННОГО РАБОЧЕГО ДОКУМЕНТА

2.1 Данный рабочий документ нацелен на нахождение баланса между издержками на соблюдение санитарных требований аэропортов, связанных с пандемиями и кризисами, и экономическими последствиями выполнения полетов авиакомпаниями путем определения моделей поддержки, включающих сборы за воздушные перевозки, сборы за аэронавигационное обслуживание и аэропортовые сборы.

2.2 В рабочем документе предлагается разработка практического стратегического инструктивного документа для ведомств гражданской авиации, органов управления аэропортами, органов по взиманию сборов и других соответствующих регулирующих органов государств-членов. Предлагаемый документ будет содержать указания по преодолению связанных с пандемиями экономических вызовов и стандартизации моделей поддержки и будет задействоваться в периоды глобальных пандемий и кризисов в целях обеспечения устойчивости глобального авиатранспортного сектора.

3. ВКЛАД ВОЗДУШНЫХ ПЕРЕВОЗОК В ЭКОНОМИКИ ГОСУДАРСТВ

3.1 Согласно статистическим отчетам, мировые авиатранспортные корпорации ежегодно перевозят около 4,5 млрд пассажиров, а также 60 млн т авиагруза посредством почти 40 млн рейсов².

² *Объединяя мир в период испытаний: роль международной гражданской авиации в борьбе с пандемией*. Фан Лю, (декабрь 2020 года), [Объединяя мир в период испытаний: роль международной авиации в борьбе с пандемией | Организация Объединенных Наций](#)

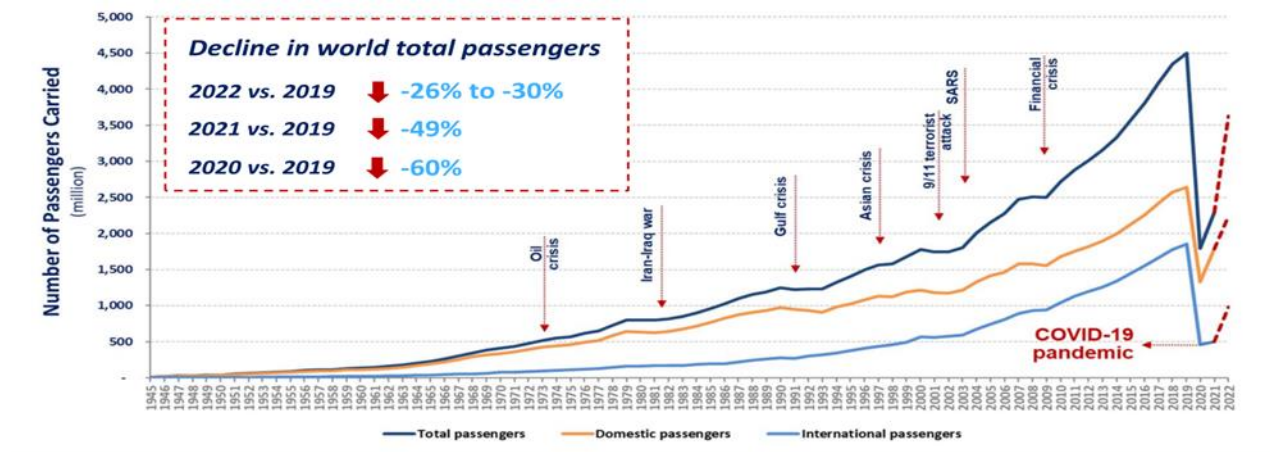
3.2 Вклад авиатранспортного сектора в валовой мировой продукт (ВМП) обычно составляет 3,6 %, что эквивалентно 2,7 трлн долл. США. Сектор также обеспечивает рабочие места для более чем 65,5 млн человек на мировом рынке труда. Предшествующие глобальные прогнозы и отчеты ³ предсказывали, что авиатранспортная отрасль достигнет ежегодного роста в 5 % и, следовательно, будет вносить больший вклад в ВМП в размере 5,7 трлн долл. США к 2036 году.

4. ВЫЗОВЫ, СТОЯЩИЕ ПЕРЕД МИРОВЫМ ВОЗДУШНЫМ ТРАНСПОРТОМ

4.1 Глобальный авиатранспортный сектор в разные годы сталкивался с многочисленными вызовами, включая войны, экономические кризисы и проблемы, создаваемые глобальными эпидемиями и пандемиями, терзавшими наш мир. Однако пандемия COVID-19 создала наиболее серьезные вызовы и привела к полному параличу всего мирового авиатранспортного сектора. Пандемия также вызвала экономические последствия, связанные гласным образом с приостановкой регулярных авиарейсов между странами. Это, в свою очередь, привело к сокращению огромного количества работников во всей авиатранспортной отрасли и связанных с ней секторах, таких как туризм и торговля.

4.2 ИКАО ⁴ признала, что мировая авиатранспортная отрасль столкнулась с многочисленными серьезными вызовами, которые оказали существенное влияние и на другие секторы, такие как туризм, торговля и путешествия. При этом пандемия COVID-19 остается наиболее серьезным кризисом после нефтяного кризиса середины 1970-х годов.

[На следующем рисунке показан рост пассажирских авиаперевозок в мире в период с 1945 по 2022 гг.](#)



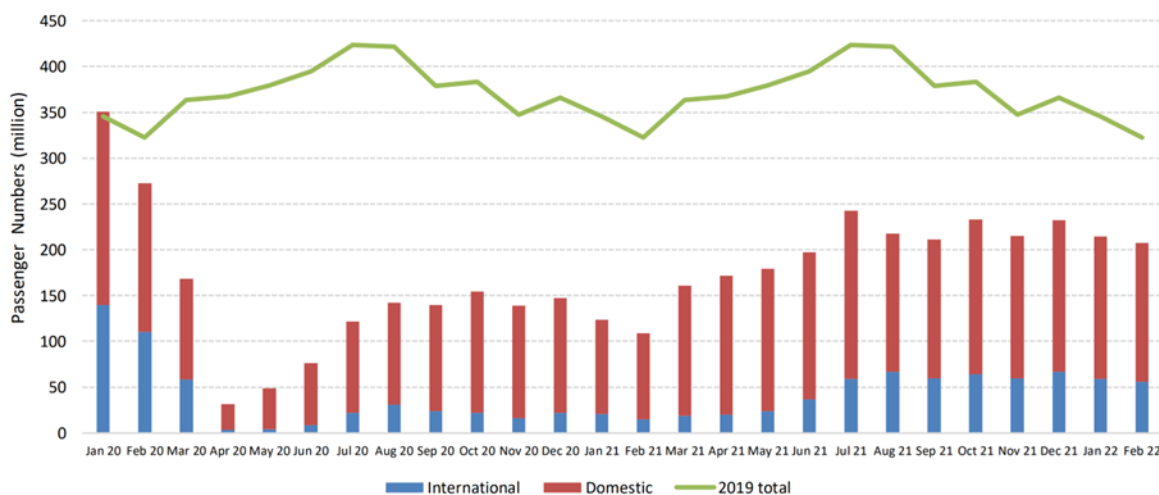
³ Влияние пандемии коронавируса (Covid-19) на воздушный транспорт в арабских государствах, д-р Лакси, Фавзия (июнь 2021 года)

⁴ Международная организация гражданской авиации (ИКАО), Влияние нового коронавируса (COVID-19) на гражданскую авиацию: анализ экономических последствий (Монреаль, Канада, Отдел экономического развития, Авиатранспортное управление (8 марта 2022 года)). [Effects of Novel Coronavirus on Civil Aviation: Economic Impact Analysis](#)

5. ПОСЛЕДСТВИЯ ПАНДЕМИИ COVID-19

5.1 Хотя с начала пандемии COVID-19 прошло более двух лет, последние данные ИКАО⁵ показывают, что уровень восстановления авиатранспортного сектора начал постепенно повышаться, при том что до недавнего времени в целом на глобальном уровне восстановления почти не наблюдалось. Однако отраслевые корпорации все еще борются с последствиями вызванных пандемией ограничений и мер безопасности. Заинтересованные стороны в государствах следуют различным указаниям в отношении оказания помощи авиакомпаниям по преодолению последствий пандемии.

Помесячные статистические данные о мировых пассажирских перевозках в 2021–2022 гг. по сравнению с 2020 г.



6. ОПЫТ ПРЕОДОЛЕНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКИХ ВЫЗОВОВ В ПЕРИОД ПАНДЕМИИ

6.1 Международное сотрудничество оказалось необходимым для смягчения экономического воздействия пандемии на авиатранспортную отрасль. Из пандемии следует извлечь соответствующие выводы для недопущения подобных экономических последствий, которые могут быть вызваны будущими потенциальными глобальными пандемиями или кризисами.

6.2 Оман подчеркивает важность обеспечения сотрудничества под эгидой ИКАО с целью подготовки международного инструктивного документа, нацеленного на нахождение баланса между соблюдением санитарных требований аэропортов, связанных с пандемиями и кризисами, и экономическими последствиями производства полетов авиакомпаниями путем определения моделей поддержки, включающих сборы за воздушные перевозки, сборы за аэронавигационное обслуживание и аэропортовые сборы.

⁵ Там же.

7. ПРЕДЛАГАЕМЫЕ ДЕЙСТВИЯ

7.1 Генеральной Ассамблее предлагается одобрить следующие рекомендации:

- a) поручить Экономической комиссии ИКАО рассмотреть вопрос о создании механизма реагирования на глобальные вызовы и ограничения, препятствующие восстановлению международного рынка воздушного транспорта во время глобальных пандемий и кризисов;
- b) подчеркнуть важность постоянного поддержания актуальности руководящих указаний ИКАО в отношении экономических и финансовых мер в целях смягчения последствий пандемии для авиации, включая идею создания стратегического инструктивного документа для государств по преодолению экономических вызовов и стандартизации моделей поддержки. Предлагаемый документ будет задействоваться в случае глобальных пандемий и кризисов в целях обеспечения устойчивости авиатранспортного сектора.

— КОНЕЦ —