



## Краткое изложение обсуждений Консультационный семинар

### К связанному небу: Определение роли ЦАРЭС в усилении регионального сотрудничества в области авиации

6-7 апреля 2017 года, Сингапур

#### Основная информация

1. Стратегическое расположение стран Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС) означает, что регион обладает значительным потенциалом, чтобы служить авиационным хабом, как для пассажирских, так и для грузовых воздушных перевозок. Отсутствие выхода к морю у многих стран ЦАРЭС также означает, что воздушный транспорт является принципиально важным видом транспорта для обеспечения региональной и глобальной транспортной связанности.
2. Воздушный транспорт в особенности подходит для решения проблем конкурентоспособности рынка в отношении скоропортящихся товаров и товаров высокой стоимости, а также пассажирских перевозок, где время имеет главное значение. Воздушный транспорт, таким образом, является инструментом для содействия экономическому развитию таких секторов, как туризм, деловые поездки, потребительские товары высокой стоимости и сельское хозяйство.
3. Страны ЦАРЭС уже предприняли шаги с целью увеличения инвестиций, компетенций и сотрудничества в области воздушных перевозок. Стратегия ЦАРЭС по транспорту и содействию торговле до 2020 года (СТСТ-2020) включает 15 проектов по аэропортам и гражданской авиации, охватывая терминалы, авиационное оборудование и обеспечение доступа к аэропортам.
4. Однако, потенциал воздушного транспорта в регионе ЦАРЭС пока еще не реализован в полном объеме. Финансовые ограничения на инвестиции в инфраструктуру, недостаточный институциональный потенциал и отсутствие всесторонних региональных соглашений – все это ограничивает вклад авиации в экономики региона. Климатические условия в регионе также представляют собой вызовы с точки зрения безопасности воздушного транспорта.
5. На 15-ой Министерской конференции ЦАРЭС, проведенной в октябре 2016 года, Премьер Министр Пакистана Наваз Шариф призвал страны ЦАРЭС поводить работу по усилению региональной интеграции в авиационном секторе.
6. На этом фоне 6-7 апреля 2017 года в Сингапуре был проведен Консультационный семинар под названием «К связанному небу: определение роли ЦАРЭС в усилении регионального сотрудничества в области авиации» (в дальнейшем - Семинар). В состав участников семинара входили официальные лица из транспортных министерств, органов гражданской авиации и от некоторых авиаперевозчиков в регионе ЦАРЭС. Программа Семинара и список участников приведены в Приложениях 1 и 2.

7. Семинар проходил под председательством Таджикистана в роли председателя программы ЦАРЭС в 2017 году, а принимающей стороной выступил Сингапур, представленный МП «Сингапур» и Управлением гражданской авиации Сингапура (CAAS). Семинар проводился при поддержке со стороны многосторонних партнеров по развитию ЦАРЭС, включая Азиатский банк развития (АБР), Европейский банк реконструкции и развития (ЕБРР) и Всемирный банк. Специализированные организации, включая Международный аэропорт «Чанги», Центр авиации (САРА), Международную организацию гражданской авиации (ИКАО) и «vCargo Cloud» внесли вклад в форме ценного технического содержания.

### **Задачи Семинара**

8. Задачи Семинара включали (i) предоставить возможность странам-членам ЦАРЭС и ключевым заинтересованным сторонам в авиационном секторе обсудить потенциальную роль ЦАРЭС в содействии большей воздушной связанности в регионе и (ii) помочь странам-членам ЦАРЭС начать определять проблематику и темы в рамках авиационного подсектора, которые могут значимо координироваться через программу ЦАРЭС. Такая проблематика и темы были рассмотрены в трех широких областях, а именно: политика и регулирование (включая открытое небо и экономическое развитие), инфраструктура и операции.

### **Подготовка «сцены»: Состояние авиации в странах ЦАРЭС**

9. Сначала участники ознакомились с динамичным глобальным ландшафтом авиационной отрасли в рамках презентации, представленной ИКАО. Была представлена информация о текущей ситуации с точки зрения вызовов в области воздушной связанности в регионе ЦАРЭС, как между странами-членами ЦАРЭС, так и с внешними воздушными хабами. Представитель ИКАО подчеркнул, что объемы регулярных пассажирских перевозок в странах ЦАРЭС в 2015 году увеличились на 13,8%, что выше средних мировых темпов роста на уровне 7,1%. Это, в свою очередь, оказало поддержку, помимо прочего, сектору туризма: по оценочным данным 69 миллионов международных туристов посещают страны ЦАРЭС и тратят в регионе около \$112 миллиардов.

10. Участники также узнали от CAAS о значении, которое Сингапур придает воздушной связанности в качестве основной движущей силы своего экономического развития. В 2011 году непосредственный вклад Международного аэропорта «Чанги» в ВВП Сингапура составил 6% и дополнительно 13% посредством его воздействия на туризм и торговлю, что оказало поддержку в создании 640 000 прямых и косвенных рабочих мест. Представитель CAAS подчеркнул трансформирующее воздействие либерализации воздушных сообщений на успех воздушного хаба Сингапура. Также были отмечены успешные примеры либерализации воздушных сообщений, особенно значительное увеличение количества авиационных пассажиров после подписания соглашения по открытому небу между Сингапуром и Малайзией.

11. Представители стран ЦАРЭС обменялись информацией о состоянии сектора гражданской авиации в каждой из своих стран, сфокусировав внимание на вызовах в области инфраструктуры, вызовах в области операционной деятельности и безопасности, и на вопросах в области регулирования воздушного транспорта. Основные вызовы, определенные странами-членами ЦАРЭС, включили (i) соблюдение стандартов и

рекомендованных практик ИКАО по безопасности полетов и авиационной безопасности, (ii) нехватка финансирования для модернизации и расширения инфраструктуры, как для аэропортовых служб, так и аэронавигационных служб, и (iii) развитие потенциала специалистов и институтов гражданской авиации.

12. В процессе обсуждений была представлена информация о текущей работе стран-членов ЦАРЭС, направленной на (i) модернизацию и расширение их авиационной инфраструктуры, включая аэропорты, парк самолетов, аэронавигационное оборудование, операции и сооружения по техническому обслуживанию, (ii) внедрение новых услуг, включая с использованием модели низко-бюджетных перевозчиков (НБП) и коммерческих договоренностей с другими перевозчиками (альянсы, совместные предприятия...), и (iii) расширение прямой связанности с большим числом стран в рамках двухсторонних и многосторонних соглашений.

### **Политика и регулирование**

13. Участники особо изучили глобальные тенденции в области интеграции и либерализации рынка гражданской авиации. Было отмечено, что на сегодняшний день подписано более 400 соглашений по открытому небу с вовлечением 146 государств в большинстве регионов мира.

14. При изучении уроков на основе примера единого авиационного рынка (SAM) Ассоциации государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН), представленного САРА, участники осознали, каким образом такая интеграция рынка, в случае хорошего проектирования и реализации, может привести к улучшенным экономическим выгодам для всех затрагиваемых стран. Представитель САРА подчеркнул, что реализация ASEAN-SAM осуществлялась по нарастающей в течение более 10 последних лет, начиная со столичных городов 10 стран-членов до расширения на вторичные города и подписания соглашения с Китайской Народной Республикой. Также было отмечено, что политика либерализации, включая соглашение SAM АСЕАН активизировало уровень проникновения низкобюджетных перевозчиков в регионе АСЕАН, который возрос с 32,1% в 2007 году до 53,4% в 2016 году.

### **Инфраструктура и оборудование**

15. Участники рассмотрели выборочные проекты в Азии по инфраструктуре и оборудованию воздушного транспорта, финансируемые партнерами ЦАРЭС, и отметили их очень важную роль в улучшении воздушной связанности. Участники признали важную роль многосторонних банков развития, включая те, которые оказывают поддержку программе ЦАРЭС, в качестве механизмов финансирования и партнеров в области знаний для развития инфраструктуры воздушного транспорта.

16. Посетив аэропорт «Чанги» и Авиационную академию Сингапура, участники стали непосредственными свидетелями того, как постоянные инвестиции в инфраструктуру и человеческие ресурсы позволили аэропорту «Чанги» получать рейтинг лучшего аэропорта мира в течение ряда лет, начиная с 2011 года, как с точки зрения управления, так и улучшения качества удобств, предоставляемых пассажирам.

## **Операции**

17. Участники рассмотрели динамичные усилия, предпринимаемые операторами авиакомпаний для обеспечения эффективной работы в авиационной отрасли. Обсуждения за круглым столом с участием представителей авиакомпаний, выявили общие вызовы, стоящие перед регионом ЦАРЭС, которые включают ограниченное количество внутрирегиональных маршрутов, относительно небольшие объемы перевозок, высокую стоимость топлива и вопросы безопасности. Участники предложили преодолеть эти вызовы путем обновления их парков воздушных судов, инвестирования в низкобюджетных перевозчиков, подписания новых или обновления имеющихся стратегических соглашений и предоставления адекватных временных слотов.

18. Участники отметили важность безопасности воздушного движения и авиационной безопасности при формировании своей авиационной индустрии и операций. Представитель ИКАО представил обзор 8 критических элементов системы надзора за безопасностью, и каким образом эти элементы должны входить в глобальный план безопасности авиации. Было отмечено, что эффективная реализация критических элементов безопасности по региону ЦАРЭС достигла в среднем 71,2% в 2017 г. Было отмечено, что существуют значительные резервы дальнейшего повышения безопасности воздушного движения во всем регионе.

19. Участники отметили, что инвестиции в воздушные грузоперевозки наилучшим образом сочетаются с модернизацией услуг и процессов, например, таких, как таможенное оформление грузов. Было также отмечено, что "средний" авиационный груз приводит к созданию более 30 документов, с которыми работают различные участники цепочки поставок. Участники ознакомились с сингапурским примером решений для грузоперевозок, введенных в действие с 2006 г. и поддерживаемых Международной ассоциацией воздушного транспорта (IATA), которые были признаны в качестве модели, возможность использования которой может быть рассмотрена странами региона ЦАРЭС.

## **Дальнейшее движение вперед**

20. Участники предложили, чтобы авиация была включена в качестве нового элемента в программу ЦАРЭС по транспорту и содействию торговле.

21. Участники подчеркнули, что улучшение региональной воздушной связанности должно рассматриваться, как система, включающая три главных направления: i) Политика и регулирование; ii) Инфраструктура и оборудование; и iii) Операции. Участники согласились, что для развития этих направлений будет полезным тесное сотрудничество между странами ЦАРЭС.

22. Для направления по политике и регулированию, особое внимание будет уделяться анализу потенциальных проблем и преимуществ региональных соглашений о воздушной связанности. Такой анализ и изучение, в рамках предложенного исследования по определению спектра задач, сможет предложить возможные пути движения вперед и возможную поддержку в области потенциала для региональной связанности.

23. В отношении направления по инфраструктуре и оборудованию, участники предложили изучить инвестиционные потребности развития хабов и региональных аэропортов, модернизации навигационного потенциала и систем, а также систем безопасности и воздушных судов.

24. Направление по операциям изучит вопросы предоставления поддержки по развитию потенциала в области эффективной деятельности аэропортов и авиакомпаний. В частности, будет сделан особый акцент на операционные процедуры обеспечения безопасности полетов и авиационной безопасности. Кроме того, будут рассмотрены вопросы развития эффективных услуг по содействию, включая обработку заявлений о выдаче виз и иммиграции, и обработки грузов и таможенного оформления. Общей целью "Операций" является обеспечение интероперабельности между странами ЦАРЭС в максимально возможной степени.

25. Отметив различные возможности для расширения воздушного сообщения в регионе ЦАРЭС, и подтвердив важность регионального сотрудничества для достижения этой цели, участники согласовали следующие приоритеты для проведения дальнейшей работы в рамках программы ЦАРЭС:

- В 2017 году Секретариат ЦАРЭС даст задание на проведение исследования по определению объема задач, которое детально оценит и изучит возможности регионального сотрудничества в области (i) политики и регулирования (включая региональные соглашения); (ii) инфраструктуры и оборудования; (iii) операций (включая безопасность, авиационную безопасность и содействие). Исследование по определению объема задач будет включать успешные практические примеры по перечисленным областям.
- Каждая страна-член ЦАРЭС назначит двух координаторов по гражданской авиации, которые будут принимать активное участие в проведении исследования по определению объема задач;
- К участию в разработке исследования по определению объема задач будут приглашены организации и партнеры, располагающие ресурсами и знаниями, которые смогут внести вклад в виде соответствующих данных и анализа;
- Секретариат ЦАРЭС проведет дальнейшее обсуждение со странами ЦАРЭС по определению и оценке возможностей достижения финансовой устойчивости посредством поддержки в i) получении финансирования и средств (включая государственно-частные партнерства); и ii) развития потенциала и содействия партнерству;
- Платформа ЦАРЭС будет использована для дальнейшего продвижения программы по гражданской авиации и мониторинга прогресса по согласованным выше мероприятиям.

26. Эти рекомендации будут представлены для рассмотрения и руководящих рекомендаций 16-му заседанию Координационного комитета по транспортному сектору (ККТС) программы ЦАРЭС, которое состоится в мае 2017 года в Тбилиси (Грузия).

### **Благодарности**

27. Многосторонние партнеры ЦАРЭС по развитию высказали свою удовлетворенность ценными вкладами и эффективными результатами, достигнутыми в ходе Семинара.

28. Делегаты выразили свою благодарность Управлению гражданской авиации Сингапура, Сингапурской академии авиации, компаниям "IE Singapore" и "Changi Airport Group", а также Секретариату ЦАРЭС за их гостеприимство и поддержку, оказанную в проведении Семинара. Делегаты также поблагодарили Правительство Таджикистана за его активную роль в председательстве на Семинаре.