

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****ТРИНАДЦАТАЯ АЭРОНАВИГАЦИОННАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ**

Монреаль, Канада, 9–19 октября 2018 года

КОМИТЕТ А

Пункт 4 повестки дня. Создание глобальной аэронавигационной системы и роль региональных групп планирования и осуществления проектов (PIRG)

4.1. Экономические выгоды, обеспечиваемые авиацией**РАЗВИТИЕ АВИАЦИИ В ГОСУДАРСТВЕННОМ МЕХАНИЗМЕ
НАЦИОНАЛЬНОГО ПЛАНИРОВАНИЯ**

(Представлено Секретариатом)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В данном документе подчеркивается важность развития авиации как фактора устойчивого развития и необходимость присвоения ему надлежащего уровня важности в государственном механизме национального планирования. Глобальные, региональные и национальные планы должны быть привязаны к целям Организации Объединенных Наций в области устойчивого развития на период до 2030 года (ЦУР ООН). Включение авиации во всеобъемлющий план национального развития государства упростило бы и сделало более вероятным оказание поддержки сектору воздушного транспорта и его финансирования.

Действия: Конференции предлагается согласиться с рекомендацией 4.1/xx "Планы государств в области национального развития", приведенной в п. 3.

<i>Стратегические цели:</i>	Данный рабочий документ связан со стратегическими целями "Безопасность полетов" и "Аэронавигационный потенциал и эффективность"
<i>Финансовые последствия:</i>	<i>Воздействие на авиационное сообщество:</i> Развитие национальных механизмов планирования, надлежащим образом синхронизированных с глобальными и региональными планами ИКАО в привязке к ЦУР ООН, включает в себе существенные возможности. <i>Воздействие на ИКАО (относительно текущего уровня бюджетных ресурсов Регулярной программы):</i> Требуются ресурсы для подготовки необходимого инструктивного материала и пособий в целях оказания помощи государствам при включении вопросов воздушного транспорта в процесс разработки их национальных механизмов планирования.

Справочный материал:	Резолюция А39-25 Ассамблеи, <i>Вклад авиации в реализацию Повестки дня Организации Объединенных Наций в области устойчивого развития на период до 2030 года</i> Doc 9750, <i>Глобальный аэронавигационный план</i> Doc 10004, <i>Глобальный план обеспечения безопасности полетов, 2017–2019 гг.</i> <i>Связь стратегических целей ИКАО с Целями устойчивого развития Организации Объединенных Наций (ЦУР ООН):</i> https://www.icao.int/about-icao/aviation-development/Pages/SDG.aspx
----------------------	--

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Устойчивый авиационный сектор – одна из движущих сил экономического развития, торговли и туризма. Однако важно отметить, что в настоящее время лишь 4,2 % годового глобального объема финансирования развития¹ направляется на поддержку авиационной инфраструктуры или связанных с ней проектов, в то время как на дорожный транспорт было выделено 54,7 %. С учетом того, что авиационный сектор представляет собой один из важнейших факторов устойчивого развития, глобальные, региональные и национальные планы должны отражать ключевую роль воздушного транспорта и быть надлежащим образом увязаны с Целями устойчивого развития Организации Объединённых Наций (ЦУР ООН).

1.2 В большинстве государств учреждены процедуры или механизмы подготовки всеобъемлющих межсекторальных планов национального развития. Эти "планы национального развития" содержат руководящие указания по общему государственному инвестированию в развитие всех секторов и обычно привязаны к достижению ЦУР ООН внутри государства.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Связь вопросов развития авиации с Повесткой дня в области устойчивого развития на период до 2030 года

2.1.1 Повестка дня в области устойчивого развития на период до 2030 года, включая входящие в нее 17 ЦУР ООН и 169 целевых показателей, была принята 25 сентября 2015 года главами государств и официальными представителями правительств на Саммите Организации Объединенных Наций по устойчивому развитию в Нью-Йорке. Эта повестка представляет собой обязательство искоренить нищету и к 2030 году достичь устойчивого развития во всем мире с гарантией того, что никто не останется без внимания. Принятие Повестки дня на период до 2030 года стало знаменательным достижением, обеспечившим общую глобальную концепцию устойчивого развития для всех. Это не просто цели, к достижению которых должна стремиться система Организации Объединенных Наций, а механизм для синхронизированных действий как во всех частях общества, так и в мировом сообществе.

2.1.2 Устойчивому транспортному сектору, включая воздушный транспорт, не отведена конкретная ЦУР ООН, однако он является ключевым инструментом реализации Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года (см. резолюцию А39-25 "Вклад авиации в реализацию Повестки дня Организации Объединенных Наций в области устойчивого развития на

¹ Система отчетности перед кредиторами – Организация экономического сотрудничества и развития (ОЭСР).

период до 2030 года"). В частности, воздушный транспорт доказал свою роль катализатора устойчивого развития. Достижение ЦУР ООН будет зависеть от прогресса в обеспечении мобильности, в том числе посредством воздушного транспорта, который должен быть безопасным, надежным, эффективным, экономически устойчивым и экологически ответственным.

2.1.3 Стратегические цели ИКАО "Аэронавигационный потенциал и эффективность" и "Безопасность полетов" поддерживают 11 из 17 ЦУР ООН. Наглядное изображение связи упомянутых стратегических целей с ЦУР ООН приведено по адресу: <https://www.icao.int/about-icao/aviation-development/Pages/SDG.aspx>. В рамках этих стратегических целей ИКАО в тесном сотрудничестве со всем авиационным сообществом стремится к наращиванию потенциала и повышению эффективности в целях удовлетворения спроса, при этом обеспечивая поддержание или дальнейшее улучшение показателей эффективности в сфере обеспечения безопасности полетов. Это достигается, помимо прочего, посредством разработки глобальных стратегий, содержащихся в Глобальном плане обеспечения безопасности полетов и Глобальном аэронавигационном плане.

2.2 Включение вопросов авиации в национальные планы развития государств

2.2.1 В 2016 году авиакомпании всего мира перевезли около 3,8 млрд пассажиров, выполнив 7,1 трлн коммерческих пассажиро-километров (КПК). По воздуху было перевезено 53 млн тонн груза, и достигнут показатель 205 млрд грузовых тонно-километров (ГТК)². Это указывает на существенное воздействие авиации на мировую экономику, о котором также говорит тот факт, что на авиацию приходится 3,5 % мирового валового внутреннего продукта (ВВП) (2,7 трлн долл. США) и 62,7 млн созданных рабочих мест.

2.2.2 Содействие в достижении ЦУР также потребует существенных инвестиций, таких как приобретение оборудования для гражданской авиации, исследования и инновации в поддержку более эффективного и надежного воздушного транспорта, строительство новой или модернизация существующей инфраструктуры, а также подготовка авиационных экспертов. Это создает существенную нагрузку на существующую авиационную инфраструктуру и людские ресурсы, особенно в наименее развитых странах (НРС), развивающихся странах, не имеющих выхода к морю (РСНВМ) и малых островных развивающихся государствах (МОСТРАГ).

2.2.3 Обеспечение предсказуемого финансирования проектов устойчивого развития авиации требует надлежащего планирования и посредничества на национальном уровне. Любая национальная экономика построена на нескольких секторах, которые создают богатство в той или иной форме и требуют ресурсов для того, чтобы принести результаты. Государственный план национального развития отражает цели и приоритеты страны в отношении всех этих различных секторов в соответствии с национальной концепцией, включающей четко определенные национальные потребности. Опирающийся на тщательные исследования и обоснованный план представляет для государства огромную ценность в деле распределения ресурсов. Масштаб и графики реализации заложенных в этот план проектов всех секторов соотносятся с имеющимися ресурсами и выгодами, которые предстоит получить. Он дает возможность принимать реалистичные и достижимые решения.

2.2.4 Планы национального развития также удовлетворяют требованиям международных банков развития, доноров и инвесторов к предоставлению кредитов или технической помощи для определенных национальных проектов. Без этих планов проекты не дают достаточно ясного представления о выгодах и не убеждают во всецелой приверженности правительств. План

² Доклад "Преимущества авиации. 2017 год", подготовленный Отраслевой группой высокого уровня (IHLG).

национального развития может также использоваться этими различными организациями для координирования их соответствующих программ по секторам и недопущения расточительного дублирования усилий и конкуренции. План национального развития предоставляет донорам и инвесторам базу для принятия обоснованных решений. Таким образом, очень важно включить авиацию в план национального развития, поскольку это повысит доступность финансирования для государственных авиационных планов и генеральных планов развития гражданской авиации.

2.2.5 В то время как глобальные и региональные авиационные планы уже разработаны, общей проблемой, стоящей перед государствами, является необходимость подготовки в секторе ряда государственных авиационных планов, из которых должен быть составлен генеральный план развития гражданской авиации, с внесением результатов в план национального развития. Государствам необходимы инструктивные указания касательно включения вопросов авиации в свой механизм национального планирования, в частности в генеральный план развития гражданской авиации и национальный план развития.

3. ВЫВОД

3.1 Государствам предлагается присвоить авиационному сектору в зависимости от обстоятельств более высокий уровень значимости в своем национальном механизме планирования, с тем чтобы авиация присутствовала в планах национального развития, тем самым содействуя достижению ЦУР. Включение авиации в планы национального развития и, следовательно, в национальные бюджеты государств может облегчить доступ к финансированию в целях осуществления необходимых усовершенствований в системах воздушного транспорта. Это открыло бы путь к социально-экономическим выгодам благодаря привлечению финансирования для усовершенствований в авиации и установлению связей между людьми и предприятиями в целях стимулирования экономического роста. Такие приоритеты могут также активизировать приток частных инвестиций, способствующих государствам в деле создания устойчивого авиационного сектора.

3.2 На основании вышеизложенного Конференции предлагается согласиться со следующей рекомендацией:

Рекомендация 4.1/xx. "Государственные планы национального развития"

Конференции рекомендуется:

- a) настоятельно призвать государства установить четкие связи между своими аэронавигационными планами и планами обеспечения безопасности полетов, а также своими генеральными планами развития гражданской авиации и национальными планами развития;
- b) обратиться к государствам с просьбой включить четкие ссылки на ЦУР в свои аэронавигационные планы и планы обеспечения безопасности полетов, а также в свои генеральные планы развития гражданской авиации и национальные планы развития, с тем чтобы продемонстрировать вклад авиации в достижение ЦУР и в национальную экономику, а также обеспечить удовлетворение потребностей авиации в финансировании;
- c) обратиться к ИКАО с просьбой разъяснить государствам значимость развития авиации в деле достижения социально-экономического прогресса и обратить их

внимание на важность включения вопросов авиации в национальные планы развития и, следовательно, в национальные бюджеты, что необходимо для устранения препятствий в финансировании потребностей авиации;

- d) обратиться к ИКАО с просьбой разработать инструктивные указания для государств касательно включения вопросов авиации в национальные механизмы планирования, в частности, в генеральные планы развития гражданской авиации и национальные планы развития.

— КОНЕЦ —