



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

СЕДЬМАЯ ВСЕМИРНАЯ АВИАТРАНСПОРТНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ (ATCONF/7)

Монреаль, Штаб-квартира, 16–20 ноября 2026 года

Пункт 2 повестки дня. Содействие развитию авиации и воздушного сообщения посредством инвестиций в инфраструктуру, человеческий капитал и партнерские отношения

ФИНАНСИРОВАНИЕ АВИАЦИОННОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

(Представлено Секретариатом)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем документе рассматриваются проблемы, связанные с привлечением достаточных инвестиций для развития и модернизации авиационной инфраструктуры с целью удовлетворения текущих и будущих потребностей. В нем подчеркивается стратегическая важность интеграции планирования авиационной инфраструктуры в национальные механизмы развития и инвестиций в целях содействия экономическому росту, связности системы воздушных сообщений и устойчивому развитию. Кроме того, в нем рассматриваются подходы к финансированию, которые укрепляют традиционные механизмы привлечения средств и одновременно расширяют доступ к разнообразным источникам финансирования. Также подчеркивается роль Международной организации гражданской авиации (ИКАО) в оказании поддержки государствам при расширении финансирования авиационной инфраструктуры посредством разработки политики, инструктивных материалов, инструментов и наращивания потенциала. В документе предлагается комплекс мер, направленных на укрепление согласованности политики, улучшение координации, формирование стабильного инвестиционного климата и использование инновационных механизмов финансирования.

Действия: Конференции предлагается:

- рассмотреть подходы к финансированию авиационной инфраструктуры, представленные в п. 2;
- принять к сведению роль ИКАО в содействии финансированию авиационной инфраструктуры;
- одобрить предложенные в п. 4 рекомендации как для государств, так и для ИКАО.

Стратегическая цель	Данный рабочий документ связан со стратегической целью "Экономическое развитие воздушного транспорта обеспечивает экономическое процветание и социальное благополучие для всех"
Финансовые последствия	Указанная в данном документе деятельность будет осуществляться при наличии ресурсов в бюджете Регулярной программы на 2026–2028 гг. и/или за счет внебюджетных взносов, в том числе из Добровольного фонда воздушного транспорта

Справочный материал	Резолюции, принятые на 42-й сессии Ассамблеи, предварительное издание, октябрь 2025 г. (резолюция А42-26 Ассамблеи ИКАО) Дос 9082 <i>"Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание"</i> Дос 9562 <i>"Руководство по экономике аэропортов"</i> Дос 9161 <i>"Руководство по экономическим аспектам аэронавигационного обслуживания"</i> Дос 10170 <i>"Руководство по экономическому и финансовому анализу проектов авиационной инфраструктуры"</i> <i>Итоговое коммюнике третьего Всемирного форума ИКАО по вопросам авиации (IWAF/3)</i>
---------------------	---

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Согласно долгосрочным прогнозам ИКАО, к 2050 году объем воздушного движения, как ожидается, увеличится более чем вдвое. Рост объема и связности воздушного движения, а также необходимость адаптации к технологическим и экологическим изменениям требуют наличия надлежащей авиационной инфраструктуры, включая вспомогательные цифровые системы и квалифицированные кадры. Крайне важно, чтобы государства создавали высококачественную инфраструктуру, соответствующую прогнозам объемов перевозок и согласованную с глобальными планами ИКАО, с тем чтобы обеспечить безопасное, надежное и эффективное управление ростом, при этом в полной мере реализуя его социально-экономические выгоды и экологическую устойчивость.

1.2 Для устранения существующих пробелов в инфраструктуре и удовлетворения будущего спроса требуются значительные инвестиции в дальнейшее развитие и модернизацию авиационной инфраструктуры. Однако выполнение этих требований сопряжено со значительными финансовыми трудностями. Это обусловлено высокой капиталоемкостью авиационной инфраструктуры и длительными сроками ее развития, что затрудняет для многих государств мобилизацию требуемых финансовых ресурсов и формирование благоприятных политических и нормативных механизмов для создания условий, привлекающих необходимые инвестиции.

1.3 Комплексное планирование, надлежащее управление и инновационные подходы к финансированию имеют решающее значение для обеспечения долгосрочной устойчивости развития авиационной инфраструктуры. На своей 42-й сессии Ассамблея ИКАО просила Совет ИКАО *"продолжать разрабатывать и обновлять по мере необходимости инструктивный материал и инструменты финансирования развития и модернизации качественной авиационной инфраструктуры, включая механизмы обеспечения поддержки эксплуатационных улучшений, как описано в модулях блочной модернизации авиационной системы (ASBU)"* (см. А42-26, добавление С).

2. ПОДХОДЫ К ФИНАНСИРОВАНИЮ И КРЕДИТОВАНИЮ АВИАЦИОННОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

2.1 Авиационная отрасль сталкивается с растущим разрывом между текущими возможностями инфраструктуры и будущими потребностями, что выражается в перегруженности крупных транспортных узлов, ограниченной развитости сети воздушного транспорта во многих регионах и повсеместной необходимости расширения и модернизации аэропортов, а также

внедрения и усовершенствования аэронавигационных систем. В то же время такие новые направления деятельности, как беспилотные авиационные системы (БАС) и перспективная аэромобильность (ААМ), наряду с растущими требованиями в области охраны окружающей среды и цифровых технологий, приводят к увеличению нагрузки на инфраструктуру, что усугубляется нехваткой квалифицированных кадров и ограниченными институциональными возможностями.

2.2 Модернизация и расширение авиационной инфраструктуры имеют решающее значение для обеспечения связности системы воздушных сообщений и для экономического развития. Несмотря на эту важнейшую роль, многие государства постоянно сталкиваются с трудностями с привлечением достаточных инвестиций для развития качественной авиационной инфраструктуры с целью удовлетворения текущих и будущих потребностей. Согласно прогнозу в "Обзоре глобальной инфраструктуры" Группы двадцати, до 2040 года в инфраструктуру аэропортов потребуется инвестировать в общей сложности 2,6 трлн долл. США¹. Привлечение долгосрочных финансовых ресурсов становится все более сложной задачей и представляет собой серьезную проблему для многих государств, особенно с учетом напряженной ситуации в сфере государственных финансов и ограниченного доступа к разнообразным источникам финансирования, в частности в развивающихся странах.

2.3 Решение проблем, связанных с финансированием и кредитованием развития авиационной инфраструктуры, требует комплексного, целостного и скоординированного подхода, основанного на последовательной политике и надлежащем управлении, которые укрепляют традиционные механизмы финансирования и одновременно расширяют доступ к диверсифицированным и инновационным источникам финансирования.

2.4 **Финансирование авиационной инфраструктуры за счет сборов с пользователей**

2.4.1 Авиационная отрасль финансирует подавляющую часть своих расходов на инфраструктуру за счет доходов от сборов с пользователей, а не за счет государственных инвестиций или субсидий. Сборы с пользователей аэропортов и аэронавигационного обслуживания по-прежнему остаются одним из основных механизмов финансирования авиационной инфраструктуры и обеспечения ее долгосрочной устойчивости. На эффективность систем взимания сборов с пользователей непосредственно влияют нормативные и институциональные механизмы. Нехватка прозрачности, недостаточные консультации с заинтересованными сторонами и слабый надзор со стороны экономических регулирующих органов могут подорвать доверие к системе взимания сборов и сдерживать инвестиции.

2.4.2 Надлежащая разработка и применение стратегий взимания сборов согласно статье 15 *Конвенции о международной гражданской авиации* (Чикаго, 1944 год – "Чикагская конвенция") и соответствующим инструктивным материалам и политике ИКАО играют ключевую роль в обеспечении того, чтобы механизмы возмещения расходов создавали стабильный и предсказуемый поток доходов, что необходимо для планирования и финансирования инфраструктуры и для инвестиций в нее. Кроме того, стабильные доходы от сборов с пользователей могут способствовать финансовой устойчивости и укреплению доверия инвесторов, что, в свою очередь, облегчает доступ к коммерческому финансированию, включая кредиты и частные инвестиции.

2.5 **Разнообразные и инновационные подходы к финансированию**

2.5.1 Для привлечения инвестиций в объемах, необходимых для развития авиационной инфраструктуры, потребуются диверсифицированные и инновационные подходы к

¹ "Обзор глобальной инфраструктуры: инициатива Группы двадцати": <https://outlook.gihub.org/>

финансированию, сочетающие государственные и частные ресурсы и дополняющие финансирование за счет сборов с пользователей. Участие частного сектора, в том числе посредством частных инвестиций, реформ в сфере бизнеса, государственно-частных партнерств (ГЧП) и частных финансовых инициатив, является одним из ключевых направлений диверсификации источников финансирования. Механизмы смешанного финансирования, в которых участвуют многосторонние банки развития и другие финансовые учреждения, могут еще больше повысить инвестиционную привлекательность проектов за счет снижения рисков и привлечения льготного финансирования. Кроме того, выход на рынки капитала с помощью таких инструментов, как инфраструктурные или "зеленые" облигации, может расширить возможности финансирования и привлечь долгосрочных институциональных инвесторов.

2.5.2 Создание надежного портфеля проектов, подкрепленного тщательными технико-экономическими обоснованиями и анализом затрат и выгод, имеет решающее значение для облегчения принятия инвестиционных решений. Кроме того, создание прозрачной, стабильной и предсказуемой нормативно-правовой среды, а также укрепление взаимодействия с многосторонними банками развития и финансовыми учреждениями имеют решающее значение для привлечения частного капитала и расширения доступа к долгосрочному финансированию, техническим знаниям и инструментам снижения рисков.

2.6 Интеграция планов развития авиационной инфраструктуры в национальные программы развития

2.6.1 Несмотря на свое решающее значение для социально-экономического роста, авиация не всегда находит должное отражение в национальных планах развития и инвестиционных программах, что приводит к фрагментированности политических подходов, недостаточному объему инвестиций и упущенным экономическим возможностям. Включение авиации в рамки национального планирования необходимо для обеспечения согласованной разработки политики и эффективного распределения ресурсов. Государствам следует усилить межотраслевую координацию, чтобы обеспечить эффективную интеграцию развития авиационной инфраструктуры в более широкие социально-экономические стратегии. Для этого требуется в том числе согласование стратегий в области авиации с национальными приоритетами, связанными с диверсификацией экономики, упрощением процедур торговли, развитием туризма, региональным развитием и обеспечением устойчивого развития, а также консолидация усилий по планированию и развитию этих секторов.

2.6.2 Для эффективной интеграции необходимо: а) более полное признание роли авиации в содействии социально-экономическому развитию; б) укрепление межведомственной координации между органами, отвечающими за транспорт, финансы, планирование и промышленность; в) надежные механизмы определения проектов и установления их приоритетности с учетом социально-экономических последствий; г) соответствие международным обязательствам, а также политике и инструктивным материалам ИКАО. Помимо этого, государствам следует разрабатывать национальные программы и планы развития авиационной инфраструктуры, а также стратегические инфраструктурные цели, согласующиеся с Глобальными планами ИКАО, на основе надежных коммерческих обоснований, анализа пробелов между прогнозируемым спросом и текущими возможностями, оценки затрат и выгод, а также анализа всего жизненного цикла.

3. РОЛЬ ИКАО В СОДЕЙСТВИИ ФИНАНСИРОВАНИЮ АВИАЦИОННОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

3.1 ИКАО играет ключевую роль в оказании поддержки государствам в вопросах финансирования авиационной инфраструктуры путем обеспечения всеобъемлющей глобальной политической основы, предоставления инструктивных материалов и инструментов, наращивания потенциала и оказания технической помощи.

3.2 С помощью своей политики и инструктивных материалов ИКАО устанавливает согласованные на международном уровне принципы экономического регулирования и финансирования аэропортов и аэронавигационного обслуживания. В частности, в политике ИКАО, содержащейся в документе Дос 9082, изложены принципы, направленные на возмещение расходов на инфраструктуру. Рекомендации по финансированию инфраструктуры также содержатся в *Руководстве по экономике аэропортов* (Дос 9562), *Руководстве по экономическим аспектам аэронавигационного обслуживания* (Дос 9161) и *Руководстве по экономическому и финансовому анализу проектов авиационной инфраструктуры* (Дос 10170). Кроме того, в контексте инноваций ИКАО также оказывает государствам помощь в решении задач, связанных с финансированием для внедрения новых технологий и видов деятельности, включая БАС, ААМ и коммерческую космическую деятельность.

3.3 Посредством наращивания потенциала и оказания технической помощи ИКАО оказывает государствам поддержку в укреплении институционального, нормативно-правового и технического потенциала, связанного с развитием и финансированием инфраструктуры, а также в укреплении человеческого капитала, необходимого для управления все более сложными авиационными системами. Учебная программа "Генеральное планирование в гражданской авиации" (САМР) позволяет государствам и заинтересованным сторонам в сфере авиации приобрести навыки, необходимые для разработки и реализации генеральных планов развития гражданской авиации, которые согласуются с национальными планами развития и соответствующими положениями ИКАО. Кроме того, такие инициативы, как программа "Следующее поколение авиационных специалистов" (NGAP), а также целый ряд очных и онлайн-курсов помогают устранить дефицит кадров и нехватку квалифицированных специалистов в сфере развития инфраструктуры и управления ею.

3.4 ИКАО также способствует развитию сотрудничества и партнерских отношений между государствами, отраслевыми заинтересованными сторонами и международными финансовыми учреждениями. Предоставляя нейтральную глобальную платформу, ИКАО содействует обмену передовым опытом и стимулирует разработку инновационных подходов к финансированию, включая государственно-частные партнерства и механизмы смешанного финансирования.

4. РЕКОМЕНДАЦИИ

4.1 Стремясь к ликвидации сдерживающих развитие авиации факторов в области инфраструктуры, потенциала, технологий и финансовых ресурсов, государства и ИКАО играют взаимодополняющие роли в укреплении финансирования авиационной инфраструктуры посредством сочетания надежных политических механизмов и практических мер по их реализации. На рассмотрение Конференции предлагаются следующие рекомендации:

- 1) Государствам следует применять комплексный, целостный и скоординированный подход к решению задач, связанных с финансированием инфраструктуры. В частности, рекомендуется:

- a) обеспечение надлежащего управления путем создания благоприятных институциональных и нормативных механизмов, способствующих привлечению и удержанию инвестиций, включая внедрение политики и инструктивных материалов ИКАО, а также обеспечение эффективного экономического надзора;
 - b) создание прозрачного, стабильного и предсказуемого инвестиционного климата путем вовлечения широкого круга заинтересованных сторон, диверсификации источников финансирования и усиления роли частного сектора, в том числе посредством государственно-частных партнерств, смешанного финансирования и инструментов рынка капитала;
 - c) разработка программ и планов развития авиационной инфраструктуры, согласующихся с Глобальными планами ИКАО, на основе надежных коммерческих обоснований, анализа пробелов между прогнозируемым спросом и текущими возможностями, оценки затрат и выгод, а также анализа всего жизненного цикла;
 - d) согласование развития авиации с более широкими социально-экономическими целями и интеграция программ и планов развития авиационной инфраструктуры с соответствующими проектами сбалансированного развития различных видов транспорта, включая инициативы в области мультимодальных перевозок и градостроительного планирования, а также их увязка с национальными и/или региональными планами и стратегиями развития;
- 2) ИКАО будет и впредь играть ведущую роль в разработке политики, инструктивных материалов и практических инструментов, а также в наращивании потенциала. В частности, рекомендуется:
- a) обеспечение актуальности и перспективности существующей политики и инструктивных материалов ИКАО и их соответствия меняющимся потребностям, при этом продолжая содействовать их внедрению государствами в целях укрепления политики в области финансирования авиационной инфраструктуры;
 - b) разработка комплекта инструментов для подготовки проектов в сфере авиационной инфраструктуры, призванного предоставить государствам практические методики проведения технико-экономических обоснований и анализа затрат и выгод, что позволит повысить обоснованность принимаемых решений и упростить подготовку инфраструктурных проектов, привлекательных для финансирования;
 - c) содействие налаживанию эффективного партнерства между многосторонними финансовыми учреждениями, донорами, инвесторами и нуждающимися государствами, а также рассмотрение возможности создания глобального механизма для поддержки портфеля инфраструктурных проектов, призванного способствовать поиску партнеров по развитию и финансовых учреждений для реализации инфраструктурных проектов;
 - d) определение, координация и предоставление помощи нуждающимся государствам в рамках инициативы *"Ни одна страна не остается без внимания"* (NCLB), наряду с наращиванием потенциала для устранения дефицита кадров и нехватки квалифицированных специалистов, в том числе в рамках инициативы NGAP.