



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**
**2.2 Инвестиции в развитие и модернизацию инфраструктуры
гражданской авиации**

**СОДЕЙСТВИЕ ИНВЕСТИЦИЯМ В ИНФРАСТРУКТУРУ
АЭРОПОРТОВ И ДОЛГОСРОЧНОЕ ФИНАНСИРОВАНИЕ**

(Представлено Международным советом аэропортов (МСА))

КРАТКАЯ СПРАВКА

Аэропорты – это стратегические активы и критически важная инфраструктура, которые поддерживают транспортную связь, торговлю, туризм и экономическое развитие. Прогнозируется, что к середине 2040-х годов мировой пассажиропоток почти удвоится по сравнению с уровнем 2025 года. Удовлетворение этого долгосрочного роста спроса потребует значительных инвестиций в инфраструктуру аэропортов.

Последовательное осуществление резолюции А42-26 Ассамблеи Международной организации гражданской авиации (ИКАО) и *Политики ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание* (Дос 9082) крайне важно для обеспечения и стимулирования долгосрочных инвестиций и финансирования инфраструктуры аэропортов на основе стабильной, предсказуемой и прозрачной институциональной, правовой и нормативной базы, прозрачного, эффективного и пропорционального экономического надзора и более широкой либерализации доступа к рынкам.

Действия: Конференции предлагается:

- а) подтвердить признание аэропортов в качестве стратегических активов и конкурентоспособных предприятий, которым должно быть разрешено возмещать свои расходы и финансировать свое развитие;
- б) призвать государства продолжать внедрять Дос 9082 при обеспечении прозрачного, эффективного и соразмерного экономического надзора.
- с) настоятельно призвать государства создать стабильные, предсказуемые и транспарентные институциональные, правовые и нормативные рамки и содействовать созданию транспарентного, стабильного и предсказуемого инвестиционного климата в соответствии с резолюцией А42-26 Ассамблеи ИКАО;

¹ Версии документа на русском, английском, арабском, испанском, китайском и французском языках предоставлены МСА.

d) призвать государства добиваться либерализации доступа на рынки в соответствии с долгосрочной концепцией ИКАО по либерализации международного воздушного транспорта с учетом ее социально-экономических выгод для всех заинтересованных сторон.	
<i>Стратегическая цель</i>	Этот рабочий документ относится к стратегической цели "Экономическое развитие воздушного транспорта обеспечивает экономическое процветание и социальное благополучие для всех"
<i>Финансовые последствия</i>	Неприменимо
<i>Справочный материал</i>	Резолюция А42-26 Ассамблеи ИКАО "Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта", 2025 г. Дос 9082 "Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание", десятое издание, 2024 г. Дос 8632 "Политика ИКАО по вопросу налогообложения в области международного воздушного транспорта". Прогнозы в отношении мирового пассажиро потока в аэропортах на 2025–2054 годы, МСА 2026 г. Потребности аэропортов в капитальных вложениях (CAPEX) на 2026–2055 годы, МСА 2026 г. Доклад об экономике аэропортов, 2016 г., МСА 2026 г. Модели развития аэропортов, МСА 2026 г. Концессионные соглашения о развитии аэропортов: глобальные подходы и руководящие принципы для государственно-частного партнерства, МСА 2025 г. Создание благоприятных условий для частных инвестиций в аэропорты, краткий обзор политики, МСА 2018 г.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Аэропорты – это стратегические активы и конкурентный бизнес, которые играют фундаментальную роль в поддержке транспортной связности, торговли, туризма и экономического развития. Поддержание этих преимуществ требует, чтобы аэропорты оставались финансово жизнеспособными и могли привлекать долгосрочные инвестиции для развития, модернизации и расширения своей инфраструктуры.

1.2 Резолюция А42-26 Ассамблеи Международной организации гражданской авиации (ИКАО) настоятельно призывает государства "обеспечить эффективное управление, к примеру, путем создания благоприятной институциональной и нормативно-правовой базы" и призывает государства "формировать транспарентный, стабильный и предсказуемый инвестиционный климат в поддержку развития авиационной инфраструктуры, например, путем привлечения заинтересованных сторон, диверсификации источников финансирования и повышения роли частного сектора, в том числе за счет частных инвестиций, реформы в сфере бизнеса, частных финансовых инициатив, партнерств между государственным и частным секторами и различных систем стимулирования".

1.3 Документ "Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание" (Дос 9082) устанавливает аэропортовые сборы в качестве основного средства возмещения расходов на предоставление аэропортовых средств и обслуживания

и поддержку развития инфраструктуры аэропортов. Однако во многих государствах несогласованное применение принципов ИКАО в области взимания сборов ограничивает возможности аэропортов по возмещению своих затрат и финансированию долгосрочных инвестиций в инфраструктуру. Это сдерживает развитие аэропортовой инфраструктуры и ограничивает способность аэропортов удовлетворять будущий спрос, а также способствовать развитию транспортной связности, экономическому росту и обеспечению более широких социальных выгод.

1.4 Согласно долгосрочным прогнозам Международного совета аэропортов (МСА) в отношении мирового спроса, ожидается, что к середине 2040-х годов мировой пассажиропоток почти удвоится по сравнению с уровнем 2025 года. Удовлетворение этого долгосрочного роста спроса потребует значительных инвестиций в инфраструктуру аэропортов.

1.5 По оценкам исследования МСА "Потребности аэропортов в капитальных вложениях (CAPEX) на 2026–2055 годы", аэропортам потребуется около 4,1 трлн долл. США капитальных вложений к 2055 году, что подчеркивает важность создания благоприятной политической среды и стабильной и предсказуемой нормативно-правовой базы для долгосрочных инвестиций и финансирования аэропортовой инфраструктуры. Это включает соразмерный экономический надзор, справедливое и прозрачное налогообложение, либерализацию доступа к рынкам и расширение транспортной связности.

2. ИНВЕСТИЦИИ В ИНФРАСТРУКТУРУ АЭРОПОРТОВ: ПОТРЕБНОСТИ И ФИНАНСИРОВАНИЕ

2.1 Ожидается, что аэропортам во всем мире потребуется около 4,1 трлн долл. США капиталовложений в период до 2055 года для удовлетворения долгосрочного спроса в области пассажирских авиаперевозок за счет расширения пропускной способности, модернизации и обновления объектов. Потребности в капитальных вложениях наблюдаются во всех регионах и отражают различия в прогнозируемом пассажиропотоке, требованиях к пропускной способности аэропортов и потребностях в развитии инфраструктуры. Ожидается, что Азиатско-Тихоокеанский регион потребует приблизительно 1,55 трлн долл. США, за которым следуют Северная Америка (1,27 трлн долл. США), Европа (0,75 трлн долл. США), Ближний Восток (0,23 трлн долл. США), Латинская Америка и Карибский бассейн (0,18 трлн долл. США) и Африка (0,14 трлн долл. США).

2.2 Капиталовложения в аэропорты включают как "гринфилд" проекты, так и проекты по модернизации существующих объектов. Инвестиции в "гринфилд" проекты, оцениваемые в 0,35 трлн долл. США, направлены на развитие новой аэропортовой инфраструктуры для удовлетворения долгосрочного спроса на пассажирские перевозки, в то время как инвестиции в проекты по модернизации существующих объектов, оцениваемые в 3,77 трлн долл. США, направлены на расширение, модернизацию и восстановление существующей аэропортовой инфраструктуры. Соотношение между инвестициями в "гринфилд" проекты и в проекты по модернизации существующих объектов варьируется в зависимости от региона, что отражает различия в уровне развития аэропортовой сети, требованиях к пропускной способности и приоритетах в области развития.

2.3 Аэропорты – это конкурентный бизнес, который получает доходы в основном из двух источников: от авиационной и неавиационной деятельности. Авиационные доходы, полученные главным образом от аэропортовых сборов, представляют собой крупнейший источник доходов аэропортов во всем мире, на который приходится примерно 54 % от общего объема

поступлений. Неавиационные доходы, полученные от коммерческой деятельности, составляют около 37 %. Аэропорты также получают доходы от неоперационной деятельности, включая процентные доходы, гранты и субсидии, а также продажу имущества или активов, на которые приходится оставшиеся 9 % от общего объема поступлений.

2.4 В документе Дос 9082 аэропортовый сбор определяется как *"взимаемый платеж, конкретно предназначенный и используемый для возмещения расходов, связанных с предоставлением средств и служб для гражданской авиации"*. Поэтому аэропортовые сборы являются основным механизмом финансирования развития аэропортов, позволяющим аэропортам возмещать эксплуатационные расходы, покрывать амортизацию и обслуживание долга, поддерживать финансовую устойчивость и обеспечивать долгосрочные инвестиции.

2.5 Признавая длительные циклы планирования и инвестиций в инфраструктуру аэропортов, документ Дос 9082 предусматривает, что предварительное финансирование проектов за счет аэропортовых сборов может использоваться в особых обстоятельствах для содействия привлечению долгосрочных крупномасштабных инвестиций при условии эффективного и прозрачного экономического надзора, проведения консультаций с пользователями и применения надлежащих мер бухгалтерского учета. Предварительное финансирование может снизить зависимость от других источников капитала и связанных с ними затрат на финансирование, тем самым способствуя своевременному развитию инфраструктуры.

2.6 Неавиационные доходы становятся все более важным источником финансирования инфраструктуры аэропортов. В соответствии с двойными и гибридными подходами к учету доходов коммерческие (неавиационные) доходы полностью или частично исключаются из определения аэропортовых сборов и удерживаются аэропортом, что усиливает стимулы для коммерческого развития, финансовой устойчивости и инвестиций в аэропортовую инфраструктуру. В соответствии с подходом единого учета доходов коммерческие доходы полностью учитываются при определении аэропортовых сборов, что фактически приводит к использованию коммерческих доходов для уменьшения авиационных сборов вместо их использования для финансирования будущих инфраструктурных инвестиций.

2.7 Анализ, подготовленный МСА, свидетельствует о продолжающемся глобальном сдвиге в сторону двойных и гибридных подходов, поскольку их доля в мировых пассажирских авиаперевозках увеличилась примерно с 60 до 76 % за последнее десятилетие. Примечательным примером является Европа, где 84 % пассажирских авиаперевозок осуществляется в рамках этих подходов. Кроме того, на долю 42 % коммерческих аэропортов с участием частного сектора приходится примерно 81 % региональных пассажирских авиаперевозок². Это отражает тенденцию превращения аэропортов в коммерчески ориентированные предприятия и демонстрируют, что коммерчески ориентированные нормативные рамки обеспечивают более мощные стимулы для долгосрочных инвестиций в инфраструктуру аэропортов и участия частного сектора.

3. МОДЕЛИ РАЗВИТИЯ АЭРОПОРТОВ

3.1 Инфраструктура аэропорта может развиваться с помощью ряда механизмов собственности, управления и финансирования, включая государственную собственность и эксплуатацию, акционированную государственную собственность, частную собственность и участие частного сектора посредством концессионных соглашений о развитии аэропорта, а также другие механизмы государственно-частного партнерства (ГЧП). Участие частного сектора может

²Доклад МСА об экономике аэропортов, 2016 г., 2026 г.

принимать различные формы, включая управленческие контракты, модели строительство-эксплуатация-передача (BOT) и торговые сделки или договоры аренды.

3.2 Поскольку потребности в инвестициях в инфраструктуру аэропортов продолжают расти, правительства, признавая, что часто одного государственного финансирования для развития аэропортов недостаточно, все чаще рассматривают участие частного сектора в качестве одного из вариантов привлечения капитала, экспертных знаний в области эксплуатации и инноваций. Сегодня более 850 аэропортов в более чем 90 странах, на которые приходится примерно 49 % мирового пассажиропотока, в той или иной форме привлекают частный сектор.

3.3 Правительствам крайне важно создавать условия и стимулировать долгосрочные инвестиции в инфраструктуру аэропортов путем формирования институциональных, правовых и нормативных рамок, которые обеспечивают прозрачный, стабильный и предсказуемый инвестиционный климат и привлекают государственный и частный капитал.

4. ПОЛИТИЧЕСКИЕ МЕХАНИЗМЫ, СПОСОБСТВУЮЩИЕ ДОЛГОСРОЧНЫМ ИНВЕСТИЦИЯМ И ФИНАНСИРОВАНИЮ АЭРОПОРТОВОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

4.1 Резолюция А42-26 Ассамблеи ИКАО признает важность поощрения транспарентного, стабильного и предсказуемого инвестиционного климата для содействия финансированию инфраструктуры воздушного транспорта при поддержке соответствующих институциональных, правовых и нормативных рамок, диверсифицированных источников финансирования и участия частного сектора, когда это уместно. В соответствии с этими принципами некоторые политические вспомогательные механизмы поддерживают долгосрочные инвестиции и финансирование инфраструктуры аэропортов.

4.2 Экономический надзор, когда он необходим, должен соответствовать условиям деятельности аэропорта, быть пропорциональным, прозрачным и эффективным, в соответствии с документом Doc 9082. Это должно позволить аэропортам возмещать расходы, получать разумную отдачу от инвестиций и поддерживать долгосрочное развитие инфраструктуры.

4.3 Налогообложение должно оставаться справедливым, равноправным, транспарентным и недискриминационным в соответствии с документом *"Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание"* (Doc 8632). Следует проводить четкое различие между налогами и сборами для поддержки инвестиций, транспортной связности и устойчивого роста. Дополнительные рекомендации по вопросам политики содержатся в рабочем документе МСА о совершенствовании политики ИКАО по вопросу налогообложения в области международного воздушного транспорта.

4.4 Либерализация, транспортная связность и доступ к рынкам являются важными факторами, способствующими развитию туризма и экономики. Либерализация означает формализованный доступ к рынкам на основе двусторонних соглашений, которые снимают ограничения на воздушные перевозки между государствами. Более широкая транспортная связность, конкуренция и рост объема авиаперевозок укрепляют коммерческую жизнеспособность инфраструктуры аэропортов и поддерживают долгосрочные инвестиции и финансирование.

5. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

5.1 Будучи стратегическими активами и конкурентным бизнесом, аэропорты должны оставаться финансово жизнеспособными и иметь возможность финансировать свое развитие для удовлетворения будущего спроса в области авиаперевозок.

5.2 Существующая политика ИКАО обеспечивает прочную основу для инвестиций в инфраструктуру аэропортов и долгосрочного финансирования. Ее последовательная реализация вместе со стабильной, предсказуемой и прозрачной правовой и нормативной базой, пропорциональным и эффективным экономическим надзором и коммерчески устойчивыми бизнес-моделями аэропортов укрепит финансовую жизнеспособность аэропортов и будет способствовать привлечению долгосрочных инвестиций.

5.3 Укрепление этих благоприятных условий будет способствовать безопасному, надежному, эффективному и экономически устойчивому развитию международной гражданской авиации, расширит глобальную транспортную связность и позволит государствам в полной мере воспользоваться экономическими и социальными преимуществами воздушного транспорта.

— КОНЕЦ —