



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

2.1 Интеграция гражданской авиации в национальные планы развития и инвестиций

**УКРЕПЛЕНИЕ ФИНАНСОВОЙ ЖИЗНЕСПОСОБНОСТИ МАЛЫХ И
РЕГИОНАЛЬНЫХ АЭРОПОРТОВ**

(Представлено Международным советом аэропортов (МСА) и
Объединенными Арабскими Эмиратами)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Малые и региональные аэропорты обеспечивают необходимую транспортную связность и вносят значительный вклад в региональное экономическое развитие, торговлю, туризм и социальную интеграцию. Многие из них расположены в наименее развитых странах (НРС), развивающихся странах, не имеющих выхода к морю (РСНВМ), и малых островных развивающихся государствах (МОСТРАГ), в которых воздушный транспорт имеет важное значение для социально-экономического развития. Однако многие из них сталкиваются с постоянными финансовыми проблемами структурного характера, которые ограничивают их долгосрочную финансовую жизнеспособность.

В соответствии с резолюцией A42-26 Ассамблеи Международной организации гражданской авиации (ИКАО), укрепление долгосрочной финансовой жизнеспособности малых и региональных аэропортов требует создания благоприятных институциональных, правовых и нормативных рамок, прозрачного, стабильного и предсказуемого инвестиционного климата. Это также требует интеграции авиационной инфраструктуры в национальные планы развития и капиталовложений, а также диверсифицированных подходов к финансированию, включая участие частного сектора, смешанное финансирование и создание сетей аэропортов.

Действия: Конференции предлагается:

а) подтвердить признание того, что малые и региональные аэропорты являются стратегическими активами, которые обеспечивают основную транспортную связь и приносят значительные социально-экономические выгоды;

б) призвать государства включать малые и региональные аэропорты в национальные планы развития и капиталовложений, обеспечивая, чтобы потребности в инфраструктуре аэропортов

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

отражались в национальных приоритетах в области транспорта, экономики, инфраструктуры и финансирования;	
с) призвать государства создать благоприятные институциональные, правовые и нормативные рамки и транспарентный, стабильный и предсказуемый инвестиционный климат для содействия долгосрочным инвестициям и диверсифицированному финансированию небольших и региональных аэропортов в соответствии с резолюцией A42-26 Ассамблеи ИКАО;	
d) призвать государства, где это уместно, поддерживать аэропортовые сети, участие частного сектора и смешанное финансирование как взаимодополняющие подходы к финансированию, способствующие обеспечению долгосрочной финансовой жизнеспособности малых и региональных аэропортов и сохранению жизненно важной транспортной доступности.	
<i>Стратегическая цель</i>	Этот рабочий документ связан со стратегической целью <i>"Экономическое развитие воздушного транспорта обеспечивает экономическое процветание и социальное благополучие для всех"</i>
<i>Финансовые последствия</i>	Отсутствуют.
<i>Справочный материал</i>	Резолюция A42-26 Ассамблеи ИКАО <i>"Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта"</i> , 2025 г. Концессионные соглашения о развитии аэропортов, МСА, 2025 г. Модели развития аэропортов, МСА, 2026 г. Краткое изложение политики: <i>Сети аэропортов и устойчивость небольших аэропортов</i> , МСА, 2019 г. Доклад о мировом пассажиропотоке в аэропортах, МСА, 2026 г. Доклад об экономике аэропортов, МСА, 2026 г. Прогнозы в отношении мирового пассажиропотока в аэропортах на 2025–2054 годы, МСА, 2026 г. Документ ИКАО Doc 9082 <i>"Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание"</i> , десятое издание, 2024 г. АТАГ, <i>Авиация: выгоды, выходящие за пределы границ – региональный анализ</i>

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Аэропорты создают мощные мультипликативные эффекты: создание рабочих мест (прямо, косвенно и опосредованно), каталитические эффекты от торговли и туризма и развитие цепочек поставок, которые простираются далеко за пределы их территории. Региональная экономика часто зависит от надежного воздушного сообщения для инвестиций и чувствительных ко времени грузовых и туристических потоков. Аэропорты, в частности малые и региональные, также предоставляют основные социальные льготы, обеспечивая доступ к отдаленным и изолированным населенным пунктам, территориальную связанность и упрощая доступ к основным услугам, включая здравоохранение, образование и реагирование на чрезвычайные ситуации. Новые формы воздушной мобильности могут дополнительно расширить роль этих аэропортов, создав новые возможности для развития регионального и местного авиасообщения.

1.2 Инфраструктура аэропортов характеризуется высокой капиталоемкостью, периодическими инвестиционными циклами и длительными сроками окупаемости. Сооружение искусственных покрытий аэродромов, терминалов, систем безопасности и охраны, а также реализация мер по защите окружающей среды требует значительных первоначальных капиталовложений; сроки планирования и строительства являются длительными; доходность, как

правило, появляется только после того, как пассажиропоток достигает объема, достаточного для покрытия амортизации, обслуживания долга и эксплуатационных расходов. В результате денежные потоки аэропортов часто формируются с задержкой относительно риска первоначальных инвестиций.

1.3 Для удовлетворения растущих потребностей в инвестициях в инфраструктуру аэропортов государства все чаще обращаются к источникам, выходящим за рамки традиционного государственного финансирования. В целях мобилизации капитала, привлечения экспертных знаний и повышения эффективности эксплуатации рассматриваются различные варианты коммерциализации, приватизации и государственно-частного партнерства (ГЧП). В этом контексте резолюция A42-26 Ассамблеи Международной организации гражданской авиации (ИКАО) "Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта" *"настоятельно призывает государства-члены обеспечить эффективное управление, к примеру, путем создания благоприятной институциональной и нормативно-правовой базы"* и *"призывает государства-члены 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"*.

2. РОЛЬ МАЛЫХ И РЕГИОНАЛЬНЫХ АЭРОПОРТОВ И ЭФФЕКТ МАСШТАБА

2.1 Определения малых и региональных аэропортов различаются в зависимости от юрисдикции и обычно основаны на пассажиропотоке, функциях аэропорта или целях государственной политики. Для обеспечения аналитической согласованности в настоящем документе используется определение Международного совета аэропортов (МСА), согласно которому к небольшим аэропортам относятся аэропорты, обслуживающие пять млн пассажиров в год (пасс./год) или менее. Многие из этих аэропортов расположены в наименее развитых странах (НРС), развивающихся странах, не имеющих выхода к морю (РСНВМ), и малых островных развивающихся государствах (МОСТРАГ), где воздушный транспорт имеет решающее значение для транспортного сообщения, торговли, туризма и социально-экономического развития.

2.2 Согласно подготовленному Группой действий по вопросам воздушного транспорта (АТАГ) аналитическому докладу *"Авиация: выгоды, выходящие за пределы границ"*,² воздушный транспорт обеспечивает 2 млн рабочих мест и обеспечивает 46 млрд долл. США валового внутреннего продукта (ВВП) в малых островных государствах, что соответствует 8,7 % общей занятости и 12,8 % ВВП; а в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, он обеспечивает 2,9 млн рабочих мест и 24 млрд долл. США ВВП.

2.3 Данные МСА показывают, что примерно 90 % аэропортов во всем мире обслуживают пять млн пассажиров в год (пасс./год) или менее, что подчеркивает структурную важность небольших и региональных аэропортов в рамках глобальной сети аэропортов.

2.4 Финансовые показатели аэропорта тесно связаны с его масштабами. Ограниченные объемы пассажиропотока в малых и региональных аэропортах ограничивают их способность достигать эффекта масштаба. Фиксированные затраты, включая амортизацию, обслуживание долга,

² АТАГ, [abbb2024_small-island-states.pdfabbb2024_lldcs.pdf](#)

расходы на базовый персонал и обязательные требования по безопасности полетов и авиационной безопасности, не изменяются пропорционально объемам пассажиропотока.

2.5 Эти структурные характеристики отражаются на финансовой жизнеспособности аэропорта. Аэропорты, обслуживающие менее пяти млн пассажиров в год (пасс./год), несут значительно более высокие удельные затраты, чем более крупные аэропорты, причем самые высокие затраты зарегистрированы среди аэропортов, обслуживающих менее одного млн пассажиров в год. Аэропорты, обслуживающие менее одного млн пассажиров в год, также являются единственной по размеру категорией аэропортов с отрицательной доходностью на инвестированный капитал (ROIC). Более 60 % аэропортов, обслуживающих менее одного млн пассажиров, зафиксировали чистые убытки в 2024 году, а при исключении неоперационных доходов этот показатель возрастает до примерно 80 %. Поэтому для многих аэропортов, обслуживающих менее пяти млн пассажиров в год, субсидии, гранты и другие неоперационные доходы остаются крайне важными для поддержания финансовой жизнеспособности и сохранения авиасообщения.

2.6 Долгосрочные прогнозы пассажиропотока показывают, что многие малые и региональные аэропорты, особенно те, которые обслуживают островные государства, будут по-прежнему сталкиваться со структурными ограничениями роста. МСА прогнозирует ежегодный рост пассажиропотока на 2,3 % для тихоокеанских островных государств и территорий и на 1,8 % для стран и территорий Карибского бассейна, что ниже среднего мирового показателя, составляющего 3,0 %. Эти прогнозы подтверждают необходимость создания благоприятных политических рамок и использования диверсифицированных подходов к финансированию для обеспечения долгосрочной финансовой жизнеспособности небольших и региональных аэропортов.

3. ГЛОБАЛЬНАЯ ПОЛИТИКА: РЕЗОЛЮЦИЯ АССАМБЛЕИ ИКАО A42-26

3.1 Резолюция A42-26 Ассамблеи ИКАО *"Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта"* настоятельно призывает государства-члены обеспечить эффективное управление, к примеру, путем создания благоприятной институциональной и нормативно-правовой базы, использования подхода, ориентированного на данные, и сотрудничества и согласованного принятия решений транспортными ведомствами и другими министерствами, ответственными за соответствующие направления деятельности, которое может дать сильный импульс для роста инвестиций в авиационную инфраструктуру.

3.2 Резолюция также призывает государства-члены 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.

4. УЧАСТИЕ ЧАСТНОГО СЕКТОРА И СОЗДАНИЕ СЕТЕЙ АЭРОПОРТОВ: ПОДХОДЫ К ФИНАНСИРОВАНИЮ МАЛЫХ И РЕГИОНАЛЬНЫХ АЭРОПОРТОВ

4.1 В соответствии с резолюцией A42-26 Ассамблеи ИКАО государствам рекомендуется создать прозрачный, стабильный и предсказуемый инвестиционный климат для

поддержки развития инфраструктуры аэропортов путем диверсификации источников финансирования и повышения роли частного сектора.

4.2 Участие частного сектора охватывает целый спектр механизмов – от договоров управления и аренды до концессий и частичной или полной продажи активов, что свидетельствует о росте объема частных инвестиций, операционной ответственности и передаче рисков.

4.3 Для малых и региональных аэропортов с ограниченной коммерческой жизнеспособностью смешанное финансирование может сочетать государственное финансирование и частные инвестиции, чтобы повысить возможности для финансирования проектов и способствовать долгосрочному развитию инфраструктуры в случаях, когда одного коммерческого финансирования может быть недостаточно.

4.4 Участие частного сектора в настоящее время хорошо зарекомендовало себя во всем мире. Более 850 аэропортов в более чем 90 странах в той или иной форме используют участие частного сектора, и на них приходится 49 % глобального пассажиропотока. Европа и Латинская Америка и Карибский бассейн являются наиболее яркими примерами: примерно 42 % и 56 % коммерческих аэропортов, соответственно, работают с участием частного сектора. В обоих регионах эти аэропорты обслуживают примерно 81 % региональных пассажирских авиаперевозок³.

4.5 МСА также признает ценность аэропортовых сетей – двух или более аэропортов в государстве, функционирующих в рамках единой системы владения, управления, финансирования и контроля – для поддержания финансово нежизнеспособных аэропортов, которые обеспечивают базовую транспортную связность и социально-экономические выгоды.

4.6 Использование сетей аэропортов представляют собой устоявшийся подход к обеспечению долгосрочной жизнеспособности небольших и региональных аэропортов. По данным МСА, 78 % государств – членов ИКАО имеют те или иные механизмы организации аэропортовых сетей, в то время как 55 % аэропортов в мире входят в такие сети. Важно отметить, что 56 % всех небольших аэропортов во всем мире функционируют в рамках сетей аэропортов⁴.

4.7 Сети аэропортов обеспечивают экономию за счет эффекта масштаба и объема путем объединения управленческой, закупочной, административной, финансовой и коммерческой деятельности. Они также позволяют осуществлять перекрестное субсидирование посредством перевода средств из более крупных аэропортов в более мелкие, помогая сохранить необходимую транспортную связность и поддерживать аэропорты, которые в качестве самостоятельных предприятий могут оказаться финансово нежизнеспособными.

5. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

5.1 Малые и региональные аэропорты являются стратегическими активами, которые поддерживают транспортную связность, экономическое развитие и социальную интеграцию. Решение проблем их структурного финансирования требует комплексного национального планирования, создания институциональных, правовых и нормативных рамок и использования диверсифицированных подходов к финансированию. Сети аэропортов, участие частного сектора и смешанное финансирование могут укрепить долгосрочную финансовую жизнеспособность небольших и региональных аэропортов при сохранении необходимой транспортной связности.

— КОНЕЦ —

³ Концессионные соглашения МСА о развитии аэропортов, 2025 г.

⁴ Краткое изложение политики МСА: Сети аэропортов и устойчивость небольших аэропортов, 2019 г.