ATConf/7-WP/213
17/11/26

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

ПРОЕКТ ДОКЛАДА

(9 страниц)

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

2.1.2 ДОКУМЕНТАЦИЯ

2.1.1.1 В рабочем документе WP/3 Секретариат представил проблемы, связанные с обеспечением достаточного объема инвестиций для развития и модернизации авиационной инфраструктуры в целях 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, установлению связности системы воздушных сообщений и устойчивому развитию. В документе также рассматриваются подходы к финансированию, которые укрепляют традиционные механизмы привлечения средств и одновременно расширяют доступ к разнообразным источникам финансирования. Кроме того, в нем подчеркивается роль ИКАО в оказании поддержки государствам при расширении финансирования авиационной инфраструктуры посредством разработки политики, инструктивных материалов, инструментов и наращивания потенциала. Конференции было предложено рассмотреть всесторонний, адресованный как ИКАО, так и государствам комплекс действий, направленных на удовлетворение потребностей в финансировании авиационной инфраструктуры посредством сочетания надежных политических механизмов и практических мер по их реализации в целях укрепления согласованности политики, улучшения координации, формирования стабильного инвестиционного климата и использования инновационных механизмов финансирования.

2.1.1.2 В рабочем документе WP/99, представленном Доминиканской Республикой, подчеркивается роль гражданской авиации как стратегического фактора экономического развития и обеспечения устойчивости малых островных развивающихся государств (МОСТРАГ), а в качестве примера разбирается собственный опыт проведения реформ в авиационном секторе. В документе демонстрируется, что гражданская авиация может внести существенный вклад в экономическое развитие, когда вопросы регулирования, безопасности полетов, развития сообщения, инфраструктуры, человеческого капитала и инвестиций решаются скоординированно и обеспечивается институциональная преемственность. В нем предложена подкрепленная измеримыми показателями адаптивная модель из пяти этапов планирования, включающая в себя диагностику, определение приоритетов, интеграцию и финансирование, внедрение и оценку. Конференции было предложено признать важность включения гражданской авиации в национальные планы развития и инвестиций, рекомендовать МОСТРАГ внедрить скоординированные механизмы планирования, а также просить ИКАО подготовить практический инструктивный материал, включая методы диагностики, варианты финансирования и показатели эффективности в целях поддержки реализации.

2.1.1.3 В рабочем документе WP/162 Revision No. 1, представленном Доминиканской Республикой при поддержке 18 государств – членов Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА), обращается внимание на опыт этой страны в области разработки комплексной политики в сфере воздушного транспорта, туризма и инфраструктуры в целях содействия

экономическому росту и установлению связности международных сообщений. В нем изложены основные меры, включая учреждение Кабинета по вопросам туризма в целях координации работы государственного и частного секторов, модернизации правовой и нормативной системы, либерализации воздушных перевозок и обеспечения устойчивых инвестиций в аэропортовую инфраструктуру. В документе также представлены крупные проекты по увеличению пропускной способности аэропортов и одновременно отмечаются проблемы с обеспечением координации между политикой в области аэропортовых сборов и мерами стимулирования в условиях различных форм собственности и концессий. Конференции было предложено принять к сведению опыт Доминиканской Республики, подчеркнуть важность включения гражданской авиации в национальные стратегии экономического развития и призвать к содействию межведомственной координации и государственно-частного партнерства в целях укрепления авиационной связности и развития аэропортовой инфраструктуры.

2.1.1.4 В рабочем документе WP/52, представленном Эфиопией от имени 54 государств – членов Африканской комиссии гражданской авиации (АКГА), предлагается разработать Глобальный план развития воздушного транспорта (ГПРВТ), опирающийся на региональные планы развития воздушного транспорта и общие принципы национального планирования, в целях устранения фрагментированности в подходе к решению приоритетных вопросов в области экономических аспектов и развития авиации. В нем подчеркивается важность увязки вопросов авиационной связности, экономического развития, финансирования инфраструктуры, человеческого капитала и поддержки реализации в рамках слаженной, ориентированной на результаты системы планирования, которая опирается на конкретные пути реализации, учитывающие региональные и национальные условия. Конференции было предложено просить ИКАО разработать ГПРВТ, сотрудничать с региональными организациями в процессе разработки и пилотного осуществления региональных планов, а также предоставить инструктивный материал, типовые элементы планирования и общие показатели эффективности в целях поддержки реализации на национальном и региональном уровне.

2.1.1.5 В рабочем документе WP/93, представленном Оманом, рассматривается преобразующая роль авиации как механизма, способствующего экономическому развитию, диверсификации и устойчивому росту. На примере Омана в документе показано, как интеграция авиации в национальные планы и системы инвестирования позволяет максимально повысить экономическую отдачу путем поддержки туризма и логистики, а также стимулирования частных инвестиций. В документе предлагается аналитическая модель, отражающая взаимосвязь между уровнем авиационной связности и экономическим ростом, а также содержатся выводы, которые могут быть полезны для государств-членов. Конференции было предложено призвать государства-члены интегрировать авиацию в национальные планы развития и инвестиций, предложить ИКАО разработать инструктивные материалы и меры по содействию наращиванию потенциала, содействовать развитию основанного на данных планирования и применению показателей авиационной связности, поддержать внедрение устойчивых и гибких моделей финансирования инфраструктуры, включая модель государственно-частного партнерства, и содействовать обмену опытом, касающимся вклада авиации в экономическое развитие.

2.1.1.6 В рабочем документе WP/116, представленном Саудовской Аравией, подчеркивается важность укрепления потенциала государств в деле разработки комплексных национальных стратегий в области гражданской авиации, согласованных с национальными приоритетами развития и Стратегическим планом ИКАО на 2026–2050 годы. В нем отмечается, что различия в уровнях институционального потенциала, технических экспертных знаний и ресурсов для стратегического

планирования могут уменьшить способность государств к обеспечению координации между инвестициями в инфраструктуру, установлением связности сообщений, регулированием и развитием человеческого капитала. В документе содержится предложение ИКАО оценить целесообразность разработки рамочной концепции по поддержке осуществления национальных стратегий в области авиации (NASSF), основанной на существующих механизмах ИКАО и включающей в себя адаптируемую методику планирования, предоставление экспертной поддержки с учетом конкретных потребностей и рекомендации по внедрению. Конференции было предложено признать важность национальных стратегий в области авиации, предложить ИКАО оценить целесообразность предлагаемой рамочной концепции и рекомендовать государствам-членам на добровольной основе делиться своим опытом, экспертными знаниями и передовой практикой в поддержку разработки этой рамочной концепции.

2.1.1.7 В рабочем документе WP/111, представленном Международным советом аэропортов (МСА) и Объединенными Арабскими Эмиратами, подчеркиваются системные проблемы финансового характера, с которыми сталкиваются малые и региональные аэропорты, обеспечивающие необходимую транспортную связность и вносящие значительный вклад в экономическое развитие, торговлю, туризм и социальную интеграцию, особенно в наименее развитых странах (НРС), развивающихся странах, не имеющих выхода к морю (РСНВМ), и малых островных развивающихся государствах (МОСТРАГ). В нем обращается внимание на необходимость создания благоприятной институциональной, правовой и нормативной базы, стабильного и предсказуемого инвестиционного климата, интеграции аэропортовой инфраструктуры в национальные планы развития и инвестиций, а также диверсификации подходов к финансированию, включая участие частного сектора, смешанное финансирование и создание сетей аэропортов. Конференции было предложено признать, что малые и региональные аэропорты являются стратегическими активами, и призвать государства включать их в национальные планы развития и инвестиций, создавать механизмы стимулирования инвестиций и содействовать применению диверсифицированных подходов к привлечению средств в целях сохранения необходимой связности воздушных сообщений.

2.1.2 **РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА**

2.1.2.1 Конференция признала стратегическую роль гражданской авиации в содействии экономическому росту, торговле, туризму, транспортной связности и устойчивому развитию. Включение гражданской авиации в национальные планы развития и инвестиций было признано крайне важным для обеспечения надлежащего учета приоритетов авиации в более широком контексте национального экономического и инфраструктурного планирования, а также для непрерывного развития авиации. Была подчеркнута необходимость укрепления координации между ведомствами гражданской авиации, соответствующими государственными министерствами, финансовыми учреждениями и отраслевыми заинтересованными сторонами в целях повышения согласованности политики, совершенствования инвестиционного планирования и максимального увеличения социально-экономических выгод от развития авиации.

2.1.2.2 Несколько государств поделились своим национальным опытом интеграции гражданской авиации в широкие стратегии экономического развития, продемонстрировав преимущества скоординированной политики в области воздушного транспорта, туризма, развития инфраструктуры и инвестиций. Была подчеркнута важность разработки комплексных национальных стратегий в области авиации, подкрепленных оценками, основанными на

фактических данных, четкими приоритетами и соответствующими показателями эффективности. В этой связи было поддержано предложение о том, чтобы ИКАО предоставила практический инструктивный материал для оказания помощи государствам в разработке и реализации национальных стратегий в области авиации, при этом должна обеспечиваться гибкость, позволяющая учитывать различные национальные приоритеты, институциональный потенциал и ресурсы.

2.1.2.3 Конференция также рассмотрела предложение о разработке ГПРВТ и NASSF, дополняющих региональные планы и национальные инструктивные материалы по планированию, в целях содействия более скоординированному подходу к развитию авиации. Эти предложения получили широкую поддержку как потенциальные средства улучшения координации и укрепления национальной деятельности по планированию в области авиации. Некоторые государства выразили озабоченность в связи с последствиями для ресурсов и возможным дублированием существующих инициатив ИКАО, а также в отношении целесообразности создания единой глобальной рамочной концепции с учетом различий в национальных условиях и рыночной природы развития воздушного транспорта. Была подчеркнута важность обеспечения того, чтобы любые такие рамочные концепции оставались добровольными, гибкими и согласованными с национальными приоритетами.

2.1.2.4 Была также подчеркнута важность создания благоприятных институциональных, правовых и нормативных рамок для содействия устойчивым инвестициям в авиационную инфраструктуру. Несколько государств и отраслевых заинтересованных сторон высказались в поддержку диверсифицированных подходов к финансированию для решения структурных финансовых проблем, с которыми сталкиваются малые и региональные аэропорты, обеспечивающие жизненно важное транспортное сообщение и способствующие экономическому развитию и социальной интеграции, особенно в НРС, РСНВМ и МОСТРАГ. Была подчеркнута ценность гибких моделей управления аэропортами, адаптированных к национальным условиям, а также необходимость признания таких аэропортов в качестве стратегических объектов инфраструктуры и учета их роли в национальном развитии и инвестиционном планировании.

2.1.2.5 Что касается финансирования авиационной инфраструктуры, то Конференция подчеркнула важность мобилизации достаточных инвестиций, обеспечивая при этом, чтобы сборы оставались обоснованными с точки зрения затрат, прозрачными и недискриминационными в соответствии с установленной политикой ИКАО в отношении сборов и статьей 15 Чикагской конвенции. Была также подчеркнута необходимость включения модернизации инфраструктуры аэронавигации в число национальных инвестиционных приоритетов с учетом ее вклада в обеспечение безопасности полетов, пропускной способности, эффективности и устойчивости. В этом контексте получило широкую поддержку предложение о том, чтобы ИКАО продолжала предоставлять практический инструктивный материал и инструменты, наращивать потенциал и содействовать обмену передовым опытом. Некоторые государства подчеркнули, что деятельность ИКАО должна оставаться в рамках ее мандата и имеющихся ресурсов, избегая дублирования функций финансовых учреждений и инвестиционных организаций частного сектора.

2.1.2.6 Конференция приняла к сведению следующие информационные документы: WP/180, представленный Бразилией, WP/199, представленный Индией, WP/205, представленный Мадагаскаром, WP/206 Revision No. 1 и WP/207 Revision No. 1, представленные Мексикой, и WP/192, представленный Саудовской Аравией.

2.1.3 **ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

2.1.3.1 По итогам рассмотрения документации и последующего обсуждения вопросов интеграции гражданской авиации в национальные планы развития и инвестиций в рамках пункта 2.1 повестки дня Конференция пришла к следующему заключению:

a) гражданская авиация играет стратегическую роль в поддержке национального экономического развития, торговли, туризма, транспортной связности и устойчивого развития. Ее интеграция в национальные планы развития и инвестиций чрезвычайно важна для обеспечения надлежащего учета приоритетов развития авиации в рамках более широкого национального планирования;

b) эффективное планирование развития авиации требует скоординированных мер и действий со стороны соответствующих государственных органов, отраслевых заинтересованных сторон и финансовых учреждений, подкрепленных надлежащими институциональными договоренностями, оценками, основанными на фактических данных, четко определенными приоритетами и измеримыми показателями эффективности;

c) потребности государств в области развития авиации, их институциональный потенциал и финансовые ресурсы различаются. Поэтому национальные стратегии развития авиации и подходы к инвестиционному планированию должны быть гибкими и адаптированными к национальным условиям, при этом особое внимание следует уделять проблемам, с которыми сталкиваются НРС, РСНВМ и МОСТРАГ;

d) небольшие и региональные аэропорты играют важную роль в обеспечении необходимой транспортной связности, а также в поддержке экономического развития и социальной интеграции. Их особые эксплуатационные и финансовые проблемы необходимо учитывать при национальном планировании развития и инвестиций;

e) стабильная, прозрачная и предсказуемая институциональная, правовая и нормативная среда имеет решающее значение для привлечения инвестиций в инфраструктуру гражданской авиации. Диверсифицированные подходы к финансированию, включая государственно-частные партнерства и смешанное финансирование, могут дополнять традиционные механизмы финансирования и способствовать устойчивому развитию инфраструктуры;

f) Совету ИКАО следует рассмотреть возможность разработки Глобального плана развития воздушного транспорта (ГПРВТ), основанного на существующей политике, инструктивном материале и инициативах ИКАО, в целях поддержки согласованного планирования развития авиации в соответствии со стратегической целью NCLB.

2.1.4 **РЕКОМЕНДАЦИЯ**

Рекомендация 2/1. Интеграция гражданской авиации в национальные планы развития и инвестиций

Конференция рекомендует:

a) государствам интегрировать гражданскую авиацию в национальные планы развития и инвестиций, а также укреплять координацию между соответствующими государственными органами, авиационными заинтересованными сторонами и финансовыми учреждениями в целях обеспечения согласованности определения приоритетов развития авиации и инвестиций;

b) государствам разрабатывать и укреплять национальные стратегии развития авиации, опирающиеся на планирование на основе фактических данных, четко определенные приоритеты, надлежащие механизмы внедрения и показатели эффективности, с учетом национальных условий и институционального потенциала, в частности НРС, РСНВМ и МОСТРАГ;

c) государствам решать эксплуатационные и финансовые проблемы небольших и региональных аэропортов в рамках национального планирования, в том числе путем применения соответствующих моделей управления и диверсифицированных подходов к финансированию;

d) государствам создавать и поддерживать благоприятную институциональную, правовую и нормативную базу, обеспечивающую стабильную, прозрачную и предсказуемую инвестиционную среду, а также содействовать диверсифицированным подходам к обеспечению финансирования, включая государственно-частные партнерства, смешанное финансирование и другие соответствующие механизмы, в целях поддержки устойчивого развития авиационной инфраструктуры;

e) ИКАО сохранять свою действующую политику и инструктивный материал по вопросам финансирования авиационной инфраструктуры, привлечения средств и взимания сборов актуальными, ориентированными на перспективу и отвечающими меняющимся потребностям, продолжая при этом содействовать их более эффективному применению государствами;

f) ИКАО продолжать разрабатывать и совершенствовать практические руководства, инструменты и помощь по наращиванию потенциала для оказания поддержки государствам в интеграции гражданской авиации в национальные планы развития и инвестиций, включая методологии оценки потребностей в развитии авиации, определения инвестиционных приоритетов, оценки вариантов финансирования и мониторинга реализации;

g) ИКАО рассмотреть возможность разработки Глобального плана развития воздушного транспорта (ГПРВТ), опирающегося на существующую политику,

инструктивный материал и инициативы ИКАО для поддержки планов развития авиации в соответствии со стратегической целью NCLB;

h) ИКАО содействовать обмену опытом и передовой практикой между государствами и соответствующими заинтересованными сторонами по вопросам подготовки национальных планов развития авиации, институциональной координации, инвестиционных стратегий и подходов к финансированию, уделяя особое внимание потребностям НРС, РСНВМ и МОСТРАГ.

— КОНЕЦ —