ATConf/7-WP/214
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**

2.2 Инвестиции в развитие и модернизацию инфраструктуры гражданской авиации

ПРОЕКТ ДОКЛАДА

(12 страниц)

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

2.2.1 **ДОКУМЕНТАЦИЯ**

2.2.1.1 В документе WP/152, представленном Бразилией, Международным советом аэропортов (МСА), Ассоциацией поставщиков авиационных услуг (ASA World), Организацией по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (КАНСО), Международным координационным советом ассоциаций аэрокосмической промышленности (ИККАИА), Международной федерацией ассоциаций линейных пилотов (ИФАЛПА) и Международной федерацией ассоциаций диспетчеров УВД (ИФАТКА) при участии Сингапура и Объединенных Арабских Эмиратов, была отмечена важность скоординированной и экономически устойчивой модернизации организации воздушного движения (ОрВД) для обеспечения будущего роста авиационной отрасли, повышения эксплуатационной устойчивости и поддержки новых видов авиационной деятельности. В документе была подчеркнута необходимость постоянного инвестирования в современную инфраструктуру ОрВД и воздушного пространства, обеспечения глобальной функциональной совместимости и гармонизации систем. В нем также было подчеркнуто, что скоординированная реализация Глобального аэронавигационного плана (ГАНП) Международной организации гражданской авиации (ИКАО) и предлагаемого кратчайшего пути внедрения (MIP) может способствовать уменьшению фрагментации и сокращению расходов при одновременном повышении инвестиционной определенности. Конференции было предложено рекомендовать государствам включить модернизацию ОрВД в национальные стратегии развития инфраструктуры, содействовать обеспечению прозрачного и экономически устойчивого финансирования и поддержать работу ИКАО по повышению эффективности скоординированных и совместимых механизмов внедрения на глобальном уровне.

2.2.1.2 В документе WP/37, представленном Китаем, был рассмотрен вопрос о скоординированном развитии объектов и возможностей, охватывающий грузовые воздушные перевозки, грузовые терминалы и службы регулирования, обработку специальных грузов, цифровые системы и мультимодальные транспортные сети. На примере опыта китайского аэропорта Эчжоу Хуаху в области создания специализированного авиагрузового узла в документе были изложены практические уроки для развивающихся стран по планированию инфраструктуры грузовых перевозок с учетом рыночного спроса и местных условий в целях повышения устойчивости цепочек поставок, упрощения формальностей в сфере торговли и содействия региональному экономическому развитию. Конференции было предложено поручить ИКАО содействовать добровольному обмену передовым опытом в области развития специализированных авиагрузовых узлов, рекомендовать государствам совершенствовать процесс подготовки проектов и оказывать поддержку развивающимся странам в наращивании потенциала, в том числе в рамках предложения Китая поделиться своим опытом на примере аэропорта Эчжоу Хуаху.

2.2.1.3 В документе WP/141, представленном Доминиканской Республикой при поддержке Объединенных Арабских Эмиратов, было представлено предложение о применении комплексного подхода к модернизации аэронавигационного обслуживания, основанное на национальном опыте модернизации систем связи, навигации, наблюдения, автоматизации организации воздушного движения и метеорологического обеспечения. В документе была отмечена важность согласования инвестиций в инфраструктуру с прогнозируемым спросом на перевозки, а также с процессами

реорганизации эксплуатационной деятельности, обеспечения финансовой устойчивости, управления жизненным циклом активов и подготовки персонала. На примере проекта реструктуризации воздушного пространства Доминиканской Республики было продемонстрировано, каким образом скоординированные подходы к модернизации технологий, пересмотру процедур и подготовке персонала могут способствовать наращиванию потенциала и повышению эксплуатационной устойчивости. Конференции было предложено призвать государства применять комплексное планирование при определении приоритетности проектов модернизации и рекомендовать ИКАО представить практический инструктивный материал и предметные исследования в поддержку внедрения такого подхода в различных национальных условиях.

2.2.1.4 В документе WP/47, представленном Индонезией при поддержке МСА, были изложены проблемы связности и финансирования, с которыми сталкиваются государства-архипелаги и географически изолированные государства, где низкие объемы перевозок, высокие затраты на инфраструктуру, уязвимость к климатическим явлениям и эксплуатационные ограничения препятствуют обеспечению устойчивости воздушных перевозок. В документе была подчеркнута важность инновационных механизмов финансирования, в том числе государственно-частного партнерства, смешанного финансирования и поддержки со стороны банков развития, а также оценки социально-экономических выгод от авиационной инфраструктуры. В нем также были отмечены ограничения показателей связности, используемых на национальном уровне при определении районов с недостаточным объемом перевозок, а также было представлено предложение о проведении анализа связности на субнациональном уровне для повышения целенаправленности инвестиций. Конференции было предложено способствовать обмену передовым опытом, поручить ИКАО подготовить инструктивный материал и предметные исследования по устойчивым моделям финансирования инфраструктуры, изучить инновационные механизмы финансирования, содействовать учету социально-экономических выгод и преимуществ с точки зрения связанности при принятии инвестиционных решений и рассмотреть вопрос о целесообразности проведения анализа связности на субнациональном уровне.

2.2.1.5 В документе WP/60, представленном Индонезией, была подчеркнута важность учета взаимосвязи процессов оценки пропускной способности аэропортов, прогнозирования будущего спроса и планирования инвестиций в инфраструктуру. В документе предложено усовершенствовать процесс планирования пропускной способности с помощью сценариев спроса, анализа недостатков в области обеспечения пропускной способности, вариантов повышения пропускной способности, инвестиционных стимулов, поэтапного внедрения и периодической переоценки нововведений, а также рассмотрения пропускной способности аэропортов в рамках более широкой авиатранспортной сети. Такой подход может помочь государствам согласовать развитие инфраструктуры с фактическим и прогнозируемым спросом, эффективно использовать инвестиционные ресурсы и реагировать на изменение объема перевозок и условий эксплуатации. Конференции было предложено рекомендовать государствам уделять более пристальное внимание взаимосвязи процессов оценки пропускной способности, прогнозирования спроса и планирования инвестиций, принять гибкие и поэтапные подходы к повышению пропускной способности и поручить ИКАО усовершенствовать соответствующий инструктивный материал и содействовать обмену передовым опытом в области планирования пропускной способности аэропортов и инвестиций в инфраструктуру.

2.2.1.6 В документе WP/46, представленном Японией при поддержке МСА, было представлено предложение ориентировать будущую политику в области международного воздушного транспорта не только на содействие росту за счет расширения доступа к рынку, но и на

инвестиции в авиационную инфраструктуру и людские ресурсы. В документе была подчеркнута важность разработки предсказуемых долгосрочных концепций политики, предусматривающих включение авиации в национальные планы развития, а также создание благоприятной среды для привлечения инвестиций. В нем также была отмечена необходимость диверсификации моделей управления аэропортами, укрепления сотрудничества между заинтересованными сторонами, оптимизации использования существующей инфраструктуры и обеспечения инвестиций в людские ресурсы. Конференции было предложено признать важность устойчивых инвестиций, гибких подходов, адаптированных к условиям государств, а также расширения сотрудничества между правительствами и заинтересованными сторонами авиационной отрасли в целях повышения пропускной способности и эффективного использования существующей инфраструктуры.

2.2.1.7 В документе WP/143, представленном Намибией от имени 54 государств – членов Африканской комиссии гражданской авиации (АКГА)[1], был отмечен потенциал Кейптаунской конвенции и Протокола по авиационному оборудованию с точки зрения упрощения доступа к авиационному финансированию путем снижения правовой неопределенности и рисков для кредиторов. В документе было подчеркнуто, что само по себе присоединение к Конвенции не гарантирует снижения стоимости воздушных судов или арендных платежей по договорам лизинга; выгоды зависят от соответствующих заявлений, эффективного включения положений в национальное законодательство, наличия предсказуемых процедур обеспечения соблюдения требований и кредитоспособности авиакомпаний. В документе было представлено предложение о принятии структурированной африканской программы поддержки внедрения для выявления правовых и эксплуатационных пробелов, наращивания институционального потенциала и оценки влияния на условия финансирования. Конференции было предложено призвать государства присоединиться к обоим документам и обеспечить их эффективное осуществление, просить ИКАО и соответствующих партнеров усовершенствовать инструктивный материал по внедрению и наращиванию потенциала и содействовать основанному на фактических данных мониторингу их влияния на стоимость финансирования, обновление парка воздушных судов и авиационную связность.

2.2.1.8 В документе WP/73, представленном Саудовской Аравией, было отмечено, что прозрачное, стабильное и предсказуемое регулирование играет критически важную роль в снижении предотвратимой неопределенности регулирования и затрат на финансирование проектов авиационной инфраструктуры. В документе было предложено четыре адаптивных механизма регулирования ex-ante: определение условий утвержденных инвестиций для возмещения расходов до принятия финансовых обязательств; уточнение правил применения последующих нормативных изменений; определение обстоятельств пересмотра нормативных решений; обеспечение преемственности при переносе принятия новых нормативных решений на более поздние сроки. В документе было подчеркнуто, что более высокая степень предсказуемости позволяет повысить привлекательность проектов для банковского финансирования и уменьшить размер платы за финансирование с сохранением полномочий государственных регулирующих органов, механизмов защиты интересов пользователей и надлежащего распределения проектных рисков. Конференции было предложено признать важность предсказуемого регулирования для эффективных инвестиций в инфраструктуру и просить ИКАО разработать в консультации с соответствующими

[1] Алжир, Ангола, Бенин, Ботсвана, Буркина-Фасо, Бурунди, Габон, Гамбия, Гана, Гвинея, Гвинея-Бисау, Демократическая Республика Конго, Джибути, Египет, Замбия, Зимбабве, Кабо-Верде, Камерун, Кения, Коморские Острова, Конго, Кот-д'Ивуар, Лесото, Либерия, Ливия, Маврикий, Мавритания, Мадагаскар, Малави, Мали, Марокко, Мозамбик, Намибия, Нигер, Нигерия, Объединенная Республика Танзания, Руанда, Сан-Томе и Принсипи, Сейшельские Острова, Сенегал, Сомали, Судан, Сьерра-Леоне, Того, Тунис, Уганда, Центральноафриканская Республика, Чад, Экваториальная Гвинея, Эритрея, Эсватини, Эфиопия, Южная Африка и Южный Судан.

заинтересованными сторонами не носящий предписывающего характера практический инструктивный материал по предлагаемым четырем адаптивным механизмам ex-ante.

2.2.1.9 В документе WP/75, представленном Саудовской Аравией при поддержке Египта, было подчеркнуто, что либерализации воздушного транспорта и расширения доступа к рынку недостаточно для обеспечения прогнозируемого роста мирового объема воздушных перевозок без соответствующего повышения пропускной способности аэропортов, наращивания аэронавигационного потенциала и модернизации инфраструктуры. В документе было отмечено, что инфраструктурные ограничения могут привести к снижению пропускной способности и ухудшению качества обслуживания, что негативно сказывается на вкладе авиации в экономический рост. В нем также было предложено применять более комплексный подход, учитывающий взаимосвязь между либерализацией и развитием инфраструктуры, включая более эффективное использование данных для выявления недостатков в области пропускной способности и совершенствование механизмов мобилизации инвестиций. Конференции было предложено просить ИКАО учитывать взаимозависимость процессов либерализации и развития инфраструктуры, использовать данные об инфраструктуре и цепочке поставок при разработке политики и планировании пропускной способности, создать платформу для содействия финансированию и модернизации инфраструктуры и настоятельно призвать государства включить инфраструктурные проекты в число национальных приоритетов и стратегий в области авиации.

2.2.1.10 В документе WP/74, представленном Южной Африкой от имени 54 государств – членов АКГА[2], сообщалось об африканском опыте разработки привлекательных для финансирования и осуществимых проектов по устранению выявленных недостатков африканской авиационной инфраструктуры. В документе было рассмотрено пять портфелей проектов авиационной инфраструктуры, подготовленных по итогам проведенного в 2023 году анализа недостатков авиационной инфраструктуры, в ходе которого было выявлено 60 инфраструктурных недостатков в сфере аэродромов, аэронавигационного обслуживания и оборудования воздушных судов. С учетом результатов Африканской конференции и выставки по воздушному транспорту, состоявшихся в Ломе в 2026 году, была подчеркнута необходимость активизации работы в области подготовки проектов, составления технико-экономического обоснования, прогнозирования спроса, финансового моделирования и распределения рисков, а также содействия осуществлению региональных и международных проектов в целях реализации определенных приоритетов. Конференции было предложено принять к сведению скоординированный подход африканских государств к реализации инфраструктурных проектов, поручить ИКАО усовершенствовать практический инструктивный материал по подготовке и финансированию проектов и содействовать развитию финансовых учреждений и партнеров для оказания поддержки в подготовке проектов и предоставления соответствующих инструментов финансирования и снижения рисков.

2.2.1.11 В документе WP/175, представленном Объединенными Арабскими Эмиратами и Оманом, была подчеркнута настоятельная необходимость модернизации инфраструктуры воздушного пространства и аэронавигационного обслуживания для обеспечения глобального роста объема воздушных перевозок и получения отдачи от инвестиций в авиацию. В документе были отмечены несоответствия в уровнях обслуживания и стандартах эшелонирования над открытым

[2] Алжир, Ангола, Бенин, Ботсвана, Буркина-Фасо, Бурунди, Габон, Гамбия, Гана, Гвинея, Гвинея-Бисау, Демократическая Республика Конго, Джибути, Египет, Замбия, Зимбабве, Кабо-Верде, Камерун, Кения, Коморские Острова, Конго, Кот-д'Ивуар, Лесото, Либерия, Ливия, Маврикий, Мавритания, Мадагаскар, Малави, Мали, Марокко, Мозамбик, Намибия, Нигер, Нигерия, Объединенная Республика Танзания, Руанда, Сан-Томе и Принсипи, Сейшельские Острова, Сенегал, Сомали, Судан, Сьерра-Леоне, Того, Тунис, Уганда, Центральноафриканская Республика, Чад, Экваториальная Гвинея, Эритрея, Эсватини, Эфиопия, Южная Африка и Южный Судан.

морем, а также ограничения пропускной способности и устаревшие фиксированные маршруты в континентальном воздушном пространстве, которые могут приводить к увеличению задержек, расхода топлива и объема эмиссии, оказывая при этом отрицательное воздействие на безопасность полетов. В нем также было предложено три дополнительных приоритета: разработка согласованных минимальных требований к уровню обслуживания (MSLR) в воздушном пространстве над открытым морем; совершенствование структуры воздушного пространства, включая динамическую организацию воздушного пространства и производство полетов с использованием свободных маршрутов; ускорение реализации Проекта 30/10 ИКАО, предусматривающего уменьшение минимумов эшелонирования воздушных судов в тех случаях, когда это не создает рисков для безопасности полетов. Конференции было предложено настоятельно призвать ИКАО уделять приоритетное внимание разработке MSLR для применения в воздушном пространстве над открытым морем, ускорить темпы скоординированного внедрения усовершенствованной структуры воздушного пространства и реализации Проекта 30/10 в океаническом и континентальном воздушном пространстве и установить показатели эффективности работы, ее основные этапы и периодичность представления регулярных докладов Совету ИКАО для отслеживания прогресса.

2.2.1.12 В документе WP/109, представленном МСА при поддержке Индонезии, была подчеркнута необходимость привлечения значительных долгосрочных инвестиций в аэропортовую инфраструктуру для обеспечения прогнозируемого роста объема пассажирских перевозок. В документе была особо отмечена важность последовательного осуществления положений *Политики ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание* (Doc 9082), что позволит аэропортам возмещать расходы и финансировать развитие с помощью пропорционального экономического надзора и стабильной, предсказуемой и прозрачной институциональной, правовой и нормативной базы. В нем также была отмечена роль диверсифицированных источников финансирования, коммерчески устойчивых бизнес-моделей аэропортов и участия частного сектора в укреплении финансовой жизнеспособности аэропортов и привлечении инвестиций. Конференции было предложено подтвердить роль аэропортов в качестве стратегических активов и конкурентоспособных предприятий, призвать государства к соблюдению положений документа Doc 9082 и созданию стабильного инвестиционного климата, а также содействовать упрощению доступа к рынкам и повышению связности для обеспечения долгосрочных инвестиций в инфраструктуру.

2.2.1.13 В документе WP/25, представленном Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА), была подчеркнута важность эффективного экономического регулирования и независимого надзора за деятельностью аэропортов и поставщиков аэронавигационного обслуживания (ПАНО) для обеспечения эффективности инвестиций в инфраструктуру и неизменного соблюдения принципов взимания сборов, изложенных в документе Doc 9082. В документе была отмечена необходимость предоставления регулирующим органам надлежащих ресурсов для тщательного анализа затрат, инвестиционных планов, разумной доходности и распределения рисков, независимо от форм собственности или механизмов финансирования. В нем также была отмечена необходимость создания соответствующей нормативной базы, подкрепленной прозрачной системой распределения расходов, содержательными консультациями с пользователями и гарантиями защиты от неоправданного переноса финансовых рисков на пользователей, до начала процессов приватизации или предоставления концессий. Конференции было предложено подтвердить установленные ИКАО принципы взимания сборов, обратиться к ИКАО с просьбой осуществлять мониторинг их эффективного соблюдения и оказывать в этом поддержку, укрепить механизмы экономического надзора, содействовать привлечению ориентированных на спрос инвестиций в инфраструктуру и ограничить предварительное

финансирование исключительными обстоятельствами при условии предоставления соответствующих гарантий.

2.2.2 **РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА**

2.2.2.1 Конференция подчеркнула необходимость постоянных инвестиций в развитие и модернизацию инфраструктуры гражданской авиации для обеспечения прогнозируемого роста объемов воздушного движения, улучшения связности воздушного транспорта и поддержания долгосрочной устойчивости и жизнестойкости авиатранспортной системы. Была отмечена необходимость комплексного, научно обоснованного планирования, охватывающего инфраструктуру аэропортов и аэронавигации, человеческий капитал, цепочки поставок и финансирование. Была выражена поддержка принципу увязки планирования инвестиций в инфраструктуру с прогнозами объема перевозок, оценками пропускной способности, эксплуатационными требованиями и приоритетами национального развития при одновременном обеспечении эффективного использования существующей инфраструктуры. Была признана взаимозависимость либерализации рынка и развития инфраструктуры, при этом было подчеркнуто, что развитие инфраструктуры не должно быть предварительным условием для либерализации соглашений о воздушном сообщении, поскольку либеральные соглашения могут подавать четкие сигналы рынку, стимулирующие инвестиции.

2.2.2.2 Важность мобилизации достаточного и устойчивого финансирования для развития и модернизации авиационной инфраструктуры получила широкое признание. Особое внимание было уделено необходимости совершенствования процесса подготовки проектов, обеспечения их финансовой жизнеспособности, инвестиционной готовности и надлежащего распределения рисков в целях привлечения государственных и частных инвестиций. Была выражена поддержка диверсифицированным подходам к обеспечению финансирования, включая государственно-частные партнерства, концессии и смешанное финансирование, а также расширению сотрудничества между государствами и институтами финансирования развития с учетом различных национальных условий и инвестиционных потребностей.

2.2.2.3 Широко подчеркивалась необходимость скоординированной модернизации аэронавигационной инфраструктуры и систем организации воздушного движения. Была выражена широкая поддержка усилиям по повышению глобальной функциональной совместимости, унифицированному внедрению и постоянным инвестициям в современные возможности ОрВД в соответствии с ГАНП ИКАО, региональными аэронавигационными планами (АНП) и соответствующими инициативами по внедрению. Также было обращено внимание на необходимость интеграции вопросов развития человеческого капитала, включая планирование кадровых ресурсов, подготовку кадров и квалификационные требования, в процесс модернизации инфраструктуры. Ряд государств поделился опытом модернизации специализированной авиационной инфраструктуры, включая объекты для обслуживания грузовых авиаперевозок и системы аэронавигационного обслуживания. Было отмечено, что единообразные уровни обслуживания и их внедрение должны основываться на характеристиках и осуществляться поэтапно с учетом различных исходных условий и возможностей государств.

2.2.2.4 Конференция подчеркнула важность стабильной, прозрачной и предсказуемой нормативно-правовой базы экономического регулирования для содействия инвестициям в инфраструктуру. Была выражена широкая поддержка дальнейшему применению политики ИКАО в отношении сборов, изложенной в документе Doc 9082, включая принципы связи с расходами, прозрачности, недискриминации и проведения консультаций с пользователями, а также

надлежащего экономического надзора. Некоторые делегации высказали оговорки в отношении предложений о введении дополнительных требований к надзору или ограничений на предварительное финансирование, предостерегая от излишне жесткой регламентации рамок надзора и подчеркивая необходимость сохранения гибкости при финансировании крупных инфраструктурных проектов, а также обеспечения согласованности с действующей политикой и инструктивным материалом ИКАО.

2.2.2.5 Были особо отмечены финансовые трудности, связанные с развитием и модернизацией инфраструктуры, особенно в развивающихся странах, государствах-архипелагах и регионах с ограниченным объемом перевозок или ограниченными финансовыми ресурсами. Подчеркивалось, что подготовка проектов и их банковская привлекательность зачастую представляют собой более серьезные ограничения, чем наличие самого капитала. Была отмечена необходимость гибких подходов к финансированию и развитию инфраструктуры, адаптированных к местным условиям, с учетом того, что необходимое воздушное сообщение не всегда может быть коммерчески рентабельным. Также был отмечен вклад нерегулярных воздушных перевозок в обеспечение транспортной связности в недостаточно обслуживаемых районах.

2.2.2.6 Конференция также рассмотрела важность эффективного осуществления Кейптаунской конвенции и Протокола по авиационному оборудованию для облегчения доступа к финансированию воздушных судов. Ряд государств подчеркнул, что ратификация должна сопровождаться принятием соответствующего внутреннего законодательства, предсказуемыми судебными и административными процедурами и эффективными механизмами правоприменения. Была выражена поддержка усилению технической помощи и наращиванию потенциала, включая сотрудничество между ИКАО, соответствующими международными организациями и региональными партнерами, в целях содействия внедрению и расширения доступа к финансированию воздушных судов.

2.2.2.7 Конференция приняла к сведению следующие информационные документы: WP/181, представленный Бразилией, WP/34 и WP/35, представленные Китаем, WP/197, представленный Индией, WP/204, представленный Японией, WP/157, представленный Малайзией, WP/208, представленный Мексикой, и WP/117, представленный Уругваем.

2.2.3 **ВЫВОД**

2.2.3.1 В результате рассмотрения документации и последующего обсуждения вопроса об инвестициях в развитие и модернизацию инфраструктуры гражданской авиации в рамках пункта 2.2 повестки дня Конференция пришла к следующим выводам:

a) постоянные инвестиции в инфраструктуру гражданской авиации необходимы для обеспечения роста объема перевозок, укрепления авиационной связности, повышения эксплуатационной эффективности и надежности и содействия долгосрочной устойчивости международного воздушного транспорта;

b) планирование инвестиций в инфраструктуру должно основываться на всесторонней оценке текущего и прогнозируемого спроса на перевозки, требованиях к пропускной способности, эксплуатационных потребностях, анализе социально-экономических выгод и кадровых потребностях, способствуя при этом эффективному использованию существующей

инфраструктуры и принятию гибких и поэтапных подходов к развитию, адаптированных к национальным условиям;

c) скоординированная модернизация аэропортовой и аэронавигационной инфраструктуры, включая системы организации воздушного движения, является необходимой мерой для повышения пропускной способности, эффективности, надежности и глобальной функциональной совместимости на основе ГАНП ИКАО и соответствующих инициатив в области внедрения и осуществляется в несколько этапов с учетом различных исходных условий государств;

d) мобилизация надлежащего и устойчивого финансирования для развития и модернизации авиационной инфраструктуры остается серьезной проблемой, особенно в развивающихся странах и регионах с недостаточным уровнем обслуживания. Повышение эффективности процесса подготовки проектов и их привлекательности для финансирования, обеспечение инвестиционной готовности и надлежащее распределение рисков в сочетании с диверсификацией подходов к финансированию и развитием партнерских отношений с финансовыми учреждениями могут способствовать мобилизации государственных и частных инвестиций;

e) наличие стабильной, прозрачной и предсказуемой институциональной, правовой и экономической нормативной базы является необходимым условием для привлечения долгосрочных инвестиций в инфраструктуру и уменьшения неопределенности в области регулирования. Эффективный экономический надзор и последовательное осуществление политики ИКАО в отношении сборов, изложенной в документе Doc 9082, играют важную роль в обеспечении надлежащего баланса между финансовой устойчивостью поставщиков инфраструктуры, эффективными инвестициями, разумными сборами и интересами пользователей;

f) ИКАО следует продолжать содействовать развитию и модернизации инфраструктуры путем подготовки инструктивного материала, наращивания потенциала, оказания технической помощи и сотрудничества с государствами и отраслевыми заинтересованными сторонами;

g) более широкое участие в Кейптаунской конвенции и Протоколе по авиационному оборудованию и их эффективное осуществление при соответствующей поддержке являются важными элементами для обеспечения доступа к авиационному финансированию и обновления парка воздушных судов;

h) следует разработать не носящий предписывающего характера инструктивный материал по механизмам регулирования ex-ante для сбалансированных и эффективных инвестиций в аэропортовую и аэронавигационную инфраструктуру в поддержку государств и привлекательности проектов с точки зрения финансирования.

2.2.4 **РЕКОМЕНДАЦИЯ**

Рекомендация 2/2. Инвестиции в развитие и модернизацию инфраструктуры гражданской авиации

Конференция рекомендует:

a) государствам повысить эффективность планирования инвестиций в инфраструктуру на основе всесторонней оценки текущего и прогнозируемого спроса, требований к пропускной способности, эксплуатационных потребностей и анализа социально-экономических выгод, а также кадровых потребностей при одновременном содействии эффективному использованию существующей инфраструктуры и принятию гибких и поэтапных подходов, адаптированных к национальным условиям;

b) государствам содействовать скоординированному развитию и модернизации аэропортовой и аэронавигационной инфраструктуры, включая системы организации воздушного движения, с учетом соответствующих глобальных и региональных планов и инструктивных материалов ИКАО в целях повышения пропускной способности, эффективности, надежности и функциональной совместимости;

c) государствам создать и поддерживать в актуальном состоянии стабильную, прозрачную и предсказуемую институциональную, правовую и экономическую нормативную базу, призванную содействовать устойчивым инвестициям в инфраструктуру, обеспечив при этом эффективный и пропорциональный экономический надзор, проведение соответствующих консультаций с заинтересованными сторонами и последовательное осуществление политики ИКАО в отношении сборов, изложенной в документе Doc 9082, с учетом финансовой устойчивости поставщиков инфраструктуры и интересов пользователей;

d) государствам повысить эффективность подготовки проектов и инвестиционную готовность, в частности путем подготовки технико-экономического обоснования, прогнозирования спроса, финансового моделирования и надлежащего распределения рисков, а также изучить диверсифицированные подходы к финансированию, включая государственно-частное партнерство, смешанное финансирование, финансирование развития и другие соответствующие механизмы финансирования и снижения рисков, принимая во внимание национальные условия и жизнеспособность проектов;

e) государствам рассмотреть вопрос о присоединении к Кейптаунской конвенции и Протоколу по авиационному оборудованию и их эффективном осуществлении в целях упрощения доступа к авиационному финансированию и обновления парка воздушных судов;

f) ИКАО продолжить разработку и совершенствование практического инструктивного материала, инструментов и мер по оказанию помощи в наращивании потенциала для содействия государствам в планировании инвестиций в авиационную инфраструктуру, оценке пропускной способности, подготовке проектов, определении подходов к финансированию, планировании кадровых ресурсов и разработке экономической нормативной базы, в частности посредством обмена соответствующим опытом, результатами предметных исследований и передовой практикой;

g) ИКАО содействовать обмену опытом и передовой практикой в области устойчивого и надежного развития инфраструктуры, включая планирование пропускной способности, внедрение инновационных подходов к финансированию, модернизацию инфраструктуры и развитие человеческого капитала;

h) ИКАО в сотрудничестве с соответствующими партнерами содействовать и способствовать эффективному осуществлению Кейптаунской конвенции и Протокола по авиационному оборудованию, в частности посредством оказания технической помощи и наращивания потенциала;

i) ИКАО рассмотреть возможность разработки не носящего предписывающего характера инструктивного материала по механизмам регулирования ex-ante для обеспечения сбалансированных и эффективных инвестиций в аэропортовую и аэронавигационную инфраструктуру в поддержку государств и привлекательности проектов с точки зрения финансирования.

— КОНЕЦ —