



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

СЕДЬМАЯ ВСЕМИРНАЯ АВИАТРАНСПОРТНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ (ATCONF/7)

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

Пункт 3 повестки дня. Укрепление нормативной и институциональной базы
3.4 Сборы с международного воздушного транспорта

ДОСТУПНОСТЬ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА: РАЦИОНАЛИЗАЦИЯ НАЛОГОВ, ПЛАТЕЖЕЙ И СБОРОВ В ЦЕЛЯХ УСТРАНЕНИЯ ПРЕПЯТСТВИЙ ДЛЯ УСТАНОВЛЕНИЯ СВЯЗНОСТИ

(Представлено Кот-д'Ивуар от имени 54 государств – членов Африканской комиссии гражданской авиации (АКГА)²)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Африка поддерживает повышение доступности воздушного транспорта за счет применения транспарентной, пропорциональной и учитывающей контекст развития практики налогообложения и взимания сборов. Фактические данные, содержащиеся в недавно проведенном Африканской комиссией гражданской авиации (АКГА) исследовании в области авиационных налогов, сборов и платежей, а также полученные в ходе региональной реформы Экономического сообщества западноафриканских государств (ЭКОВАС), свидетельствуют о том, что чрезмерные либо непродуманные сборы или платежи, установленные не в соответствии с принципами Международной организации гражданской авиации (ИКАО), увеличивают тарифы, подавляют спрос, ослабляют связность и ограничивают выгоды для развития, предоставляемые единым африканским рынком воздушного транспорта (SAATM).

Поэтому необходимы укрепление экономического контроля, значимые консультации, оценка последствий, региональная согласованность и переходные меры в целях установления баланса доступности с легитимными налоговыми целями и устойчивым финансированием инфраструктуры. Кроме того, необходимо уделить внимание развитию международного и экологического налогообложения во избежание возникновения двойных, дискриминационных, взаимно пересекающихся или дублирующих затрат. ИКАО адресуется просьба укрепить глобальный рамочный механизм авиационных налогов и сборов, разработать практические рекомендации, общие показатели и поддержку реализации для развивающихся государств и региональных организаций, а также поддержать в системе Организации Объединенных Наций

¹ Версии на английском и французском языках представлены АКГА.

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, Либия, 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.

(ООН) сохранение налогообложения доходов, полученных от международного воздушного транспорта, по принципу резидентства.

Действия: Конференции предлагается:

а) признать, что чрезмерные или непродуманные налоги и другие государственные сборы, а также платежи, установленные не в соответствии с применимыми принципами ИКАО, могут негативно повлиять на доступность, связность и устойчивое экономическое развитие, особенно в развивающихся регионах;

б) просить ИКАО укрепить и развить глобальные инструктивные материалы и типовой согласованный механизм политики в области авиационных налогов, платежей и сборов, при этом содействуя распространению транспарентной, недискриминационной и увязанной с расходами практики взимания сборов, соответствующей политике ИКАО;

с) просить ИКАО разработать общие показатели доступности и связности, а также эффективные по затратам инструменты оценки воздействия налогов, платежей и сборов на экономику и связность; а также поддержать развивающиеся государства и региональные организации мерами по наращиванию потенциала и переходу к более соразмерной структуре доходов при проведении ими анализа и реформировании чрезмерных или непродуманных авиационных налогов и других взимаемых государством сборов и платежей, установленных не в соответствии с применимыми принципами ИКАО;

д) просить ИКАО укрепить координацию работы с государствами, соответствующими органами ООН и региональными организациями в области развития международного и экологического налогообложения, содействия соблюдению соответствующей политики и рекомендаций ИКАО и недопущения возникновения двойных, дискриминационных, взаимно пересекающихся или дублирующих затрат;

е) просить ИКАО оказать помощь государствам и региональным организациям в разработке переходных мер, сохраняющих основные потоки доходов при повышении доступности воздушного транспорта и содействии его росту.

<i>Стратегическая цель</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью "Экономическое развитие воздушного транспорта обеспечивает экономическое процветание и социальное благополучие для всех"
<i>Финансовые последствия</i>	Предлагаемую деятельность предполагается осуществлять в рамках существующей и будущей программы работы ИКАО и имеющихся ресурсов, в зависимости от приоритетов, установленных Организацией
<i>Справочный материал</i>	Исследование АКГА в области авиационных налогов, сборов и платежей, 2025 г. Дос 8632 "Политика ИКАО по вопросу налогообложения в области международного воздушного транспорта" Дос 9082 "Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание" Дос 9161 "Руководство по экономическим аспектам аэронавигационного обслуживания" Дос 9562 "Руководство по экономике аэропортов" Дос 7300 "Конвенция о международной гражданской авиации" (Чикаго, 1944 год), статьи 15 и 24 Дополнительный акт ЭКОВАС A/SA.2/12/24 об общей политике в отношении авиационных сборов, налогов и платежей в государствах – членах ЭКОВАС

	Типовая конвенция Организации Объединенных Наций об избежании двойного налогообложения в отношениях между развитыми и развивающимися странами, статья 8 (редакция 2025 года) Рамочная конвенция ООН о международном налоговом сотрудничестве Исследование АФРАА относительно налогов, сборов и платежей 2024 года Дос 10227 "<i>Действующие резолюции Ассамблеи (по состоянию на 3 октября 2025 года)</i>", A42-26 (добавления В и С), A42-21 и A42-22 Письмо ИКАО государствам ЕС2/10 – 25/1, налогообложение, 9 января 2025 года
--	---

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Воздушный транспорт является стратегическим механизмом реализации для торговли, туризма, инвестиций, обеспечения мобильности и региональной интеграции в Африке, а также катализатором выполнения Повестки дня Африканского союза на период до 2063 года и функционирования Африканской континентальной зоны свободной торговли (AfCFTA) и единого африканского рынка воздушного транспорта (SAATM). Хотя на Африку приходится приблизительно 18 % численности мирового населения, ее доля в глобальном объеме авиаперевозок и коммерческих пассажиро-километрах составляет лишь 2 %. Однако авиационный рынок этого континента является одним из самых быстрорастущих в мире с ожидаемым увеличением с около 10,62 млрд долл. США в 2025 году до 14,50 млрд долл. США к 2029 году при совокупном темпе годового роста в 8,11 %. Реализация этого потенциала в значительной степени зависит от доступности пассажирских авиаперевозок.

1.2 Одним из факторов, оказывающих воздействие на доступность, является уровень и структура авиационных налогов, платежей и сборов. При том, что в окончательной стоимости авиаперелета могут отражаться все факторы, у налогов и сборов есть четко определенные цели, и в их отношении действуют различные принципы политики Международной организации гражданской авиации (ИКАО). Поэтому их воздействие следует рассматривать соответствующим образом. В июне 2026 года совещание африканских министров в рамках проведенных в Ломе Африканского конгресса и выставки, посвященных воздушному транспорту, подтвердило посредством Ломейской декларации и матрицы реализации необходимость снижения налогов, платежей и сборов в рамках более связной, доступной и конкурентоспособной системы воздушного транспорта. В настоящем документе на основе результатов исследования Африканской комиссии гражданской авиации (АКГА) в области авиационных налогов, сборов и платежей (2025 г.) представлена позиция Африки по вопросу доступности пассажирских авиаперевозок и налогообложения международного воздушного транспорта, которая подтверждается полученными на континенте фактическими свидетельствами и опытом реформ и соответствует положениям документов ИКАО Дос 9082 и 8632.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Воздействие налогов, платежей и сборов на доступность

2.1.1 Результаты проведенного АКГА исследования показывают, что совокупные относящиеся к билетам налоги, государственные сборы и платежи остаются существенными и заметно различаются между африканскими государствами и субрегионами.

2.1.2 Чрезмерные или непродуманные налоги и другие государственные сборы, а также платежи, установленные не в соответствии с принципами ИКАО, вызывают повышение стоимости поездок, подавляют спрос и ослабляют связность. Они также ограничивают выгоды, которые

SAATM и Ямусукское решение должны обеспечивать в сфере торговли, туризма, мобильности и региональной интеграции.

2.1.3 Реформы должны обеспечивать баланс доступности и связности с легитимными целями государств в области налогообложения и государственной политики и устойчивым финансированием деятельности аэропортов и аэронавигационного обслуживания. Государствам следует оценивать суммарное воздействие налогов, сборов и платежей до их введения или пересмотра и применять транспарентные методики, проводить значимые консультации и использовать измеримые показатели доступности и связности.

2.2 Рамочный механизм политики и экономический контроль

2.2.1 ИКАО различает сборы, призванные возместить затраты на предоставление авиационных средств и служб, от налогов, которые преимущественно являются государственным доходом. Сборам посвящена статья 15 *Конвенции о международной гражданской авиации* (Чикагской конвенции) и документ ИКАО Doc 9082, а вопросы политики в области налогообложения рассматриваются в документе ИКАО Doc 8632 и соответствующих положениях статьи 24 Чикагской конвенции. Эти документы следует применять согласно их соответствующим целям.

2.2.2 Аэропортовые сборы и сборы за аэронавигационное обслуживание должны быть недискриминационными, увязанными с расходами, транспарентными и обсуждаться на консультациях с пользователями. Государствам следует установить или укрепить экономический контроль в целях анализа инвестиционных планов, эффективности расходов, методик расчета сборов и эффективности обслуживания, не допускать взимания сумм, превышающих расходы, и соблюдать баланс финансирования потребностей с доступностью и связностью.

2.2.3 Авиационные налоги и другие государственные сборы должны быть транспарентными, недискриминационными и учитывать контекст развития. Их устройство должно поддерживаться оценкой последствий и скоординированными действиями авиационных, финансовых и налоговых полномочных органов, при этом следует обращать внимание на предотвращение двойного или многократного налогообложения и процедур, в результате которых налогами облагаются сборы.

2.2.4 Аэропорты следует поощрять в диверсификации деятельности и создании источников неавиационных доходов, в соответствии с документом ИКАО Doc 9562, как важного средства укрепления финансовой устойчивости и поддержки стабильного развития инфраструктуры. В тех случаях, когда реформы затрагивают необходимые государственные доходы, государствам и региональным организациям следует разработать пропорциональные переходные меры, обеспечивающие непрерывность обслуживания при повышении доступности.

2.3 Африканский опыт внедрения

2.3.1 Дополнительный акт Экономического сообщества западноафриканских государств (ЭКОВАС) A/SA.2/12/24 представляет собой полезный пример, призванный служить образцом для региона. Он требует отмены конкретных неавиационных налогов и 25-процентного снижения сборов за обслуживание пассажиров и обеспечение безопасности и действует с 1 января 2026 года. Актом также устанавливается региональный механизм экономического контроля воздушного транспорта в целях осуществления мониторинга внедрения, поддержки консультаций и сообщения о достигнутом прогрессе.

2.3.2 Опыт ЭКОВАС демонстрирует ценность скоординированной деятельности в масштабах региона, четкого определения обязанностей, осуществления мониторинга и

экономического контроля. АКГА в сотрудничестве с Комиссией Африканского союза (КАС), государствами-членами и региональными экономическими сообществами (РЭС) готова способствовать распространению последовательного континентального подхода, оставляя при его реализации возможность для учета национальных и региональных условий.

2.4 Международное и экологическое налогообложение

2.4.1 В документе ИКАО Doc 8632 изложен основанный на резидентстве подход к налогообложению доходов от международного воздушного транспорта. В свете изменений, внесенных в статью 8 Типовой конвенции Организации Объединенных Наций (ООН) об избежании двойного налогообложения в отношениях между развитыми и развивающимися странами, и в целом переговоров в ООН о налогообложении авиационные, финансовые и налоговые полномочные органы должны координировать свои действия в целях защиты сектора от двойного налогообложения, административных сложностей и правовой неопределенности, при этом уважая легитимные права государств в области налогообложения.

2.4.2 Экологические сборы должны соответствовать решениям ИКАО и координироваться с Системой компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA) как единственной глобальной рыночной мерой. Государствам следует оценивать суммарный эффект и избегать взаимного пересечения или дублирования затрат, подрывающего доступность, связность или переходный потенциал развивающихся государств.

2.5 Поддержка внедрения на глобальном и региональном уровне

2.5.1 ИКАО и региональные организации выполняют дополняющие друг друга функции. ИКАО должна сводить воедино практические рекомендации, типовые инструменты анализа и общие показатели доступности и связности, в то время как региональные организации адаптируют их к региональным условиям, содействуют обмену опытом и следят за ходом реализации.

2.5.2 Сюда должна включаться помощь в работе с данными, оценке последствий, экономическом контроле, проведении консультаций с заинтересованными сторонами и планировании перехода к иной структуре доходов, а также следует укреплять, а не дублировать, возглавляемые Африкой инициативы, являющиеся эффективными по затратам и учитывающими различные уровни институциональных и технических возможностей.

3. ВЫВОД

3.1 Воздушный транспорт не может быть движущим фактором интеграции и развития, если он остается недоступным для граждан и бизнеса. Чрезмерные или непродуманные авиационные налоги и другие государственные сборы, а также платежи, установленные не в соответствии с применимыми принципами ИКАО, могут вызвать повышение стоимости достижения связности, ослабить спрос и уменьшить выгоды либерализации. Фактические данные свидетельствуют о том, что более транспарентные, увязанные с расходами и учитывающие результаты консультаций сборы будут содействовать повышению объемов перевозок и связности, а также, со временем, расширению базы доходов.

3.2 Африка стремится к транспарентному, соразмерному, основанному на консультациях и учитывающему контекст развития подходу к авиационным налогам, платежам и сборам. Укрепление национального контроля, регионального внедрения и практической поддержки со стороны ИКАО способствовало бы повышению доступности и связности с одновременным сохранением легитимных государственных доходов и устойчивого обеспечения авиационной инфраструктуры и обслуживания.