



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

ФИНАНСИРОВАНИЕ АВИАЦИОННОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ УСТОЙЧИВОСТИ И НАДЕЖНОСТИ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ

(Представлено Южной Африкой от имени 54 государств – членов Африканской комиссии гражданской авиации (АКГА)²)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Настоящий рабочий документ опирается на итоги Африканской конвенции и выставки по воздушному транспорту, состоявшихся в июне 2026 года в Ломе (Того), в ходе которых Африканская комиссия гражданской авиации (АКГА), Комиссия Африканского союза, государства-члены, финансовые институты развития и отраслевые партнеры рассмотрели практические меры реализации приоритетных проектов развития авиационной инфраструктуры Африки.

В ходе мероприятия были рассмотрены результаты проведенного в 2023 году анализа недостатков авиационной инфраструктуры и пять сформированных впоследствии портфелей проектов авиационной инфраструктуры, направленных государствам-членам для определения и представления приоритетных проектов. В настоящее время государствам-членам предлагается перейти от выявления инфраструктурных потребностей к определению масштабов и содержания проектов, подготовке технико-экономических обоснований, прогнозированию спроса, оценке экологических и социальных последствий, финансовому моделированию, анализу рисков и структурированию проектов. Эти подготовительные мероприятия необходимы для перехода от национальных и региональных приоритетов к проработанным, инвестиционно привлекательным проектам, под которые возможно привлечь финансирование.

Особое внимание в документе уделяется региональным и трансграничным проектам, способствующим созданию единой системы воздушного сообщения, функциональной

¹ Тексты 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, Либерия, Ливия, Маврикий, Мавритания, Мадагаскар, Малави, Мали, Марокко, Мозамбик, Намибия, Нигер, Нигерия, Объединенная Республика Танзания, Руанда, Сан-Томе и Принсипи, Сенегал, Сейшельские Острова, Сомали, Судан, Сьерра-Леоне, Того, Тунис, Уганда, Центральнаяафриканская Республика, Чад, Экваториальная Гвинея, Эритрея, Эсватини, Эфиопия, Южная Африка, Южный Судан.

совместимости инфраструктуры, внедрению концепции единого африканского рынка воздушного транспорта (SAATM) и улучшению пассажирского и грузового сообщения. Кроме того, подчеркивается продолжающееся взаимодействие АКГА с финансовыми институтами развития и международными партнерами в целях укрепления возможностей подготовки проектов, создания устойчивых механизмов финансирования и получения соответствующих государственных, частных, льготных и смешанных финансовых инструментов.	
Действия: Конференции предлагается принять действия из п. 5.	
<i>Стратегические цели</i>	<i>Данный рабочий документ связан со стратегической целью "Экономическое развитие воздушного транспорта обеспечивает экономическое процветание и социальное благополучие для всех"</i>
<i>Финансовые последствия</i>	Указанная в настоящем документе деятельность будет осуществляться при наличии ресурсов в бюджете Регулярной программы на 2026–2028 гг. и (или) за счет внебюджетных взносов, включая взносы в Добровольный фонд воздушного транспорта
<i>Справочный материал</i>	<i>Анализ недостатков авиационной инфраструктуры Африки в 2023 году и 25-летний прогноз спроса на авиаперевозки. Итоговый доклад (Комиссия АС, АКГА, ИКАО)</i> <i>Доклад о финансово перспективных проектах в сфере авиационной инфраструктуры Африки</i> <i>Декларация и Рамочный план действий по развитию авиационной инфраструктуры в Африке (Третий Всемирный форум ИКАО по вопросам авиации (IWAF/3), Абуджа, 2017 год)</i> <i>Дос 9750, Глобальный аэронавигационный план ИКАО</i> <i>Дос 7474, Аэронавигационный план региона AFI</i> <i>План приоритетных действий в рамках Программы развития инфраструктуры в Африке (PIDA)</i> <i>Дос 9854 "Глобальная эксплуатационная концепция организации воздушного движения"</i>

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1. В 2018 году Африканский союз (АС) приступил к реализации концепции единого африканского рынка воздушного транспорта (SAATM), призванной создать единое, безопасное и функционально совместимое воздушное пространство Африки. Для достижения этой цели необходимы значительные инвестиции в унифицированную инфраструктуру аэропортов и аэронавигационного обслуживания, основанную на современных технологиях, несмотря на сохраняющиеся трудности с финансированием.

1.2. В этой связи Комиссия Африканского союза, Африканская комиссия гражданской авиации (АКГА) и Международная организация гражданской авиации (ИКАО) при поддержке Ассоциации африканских авиакомпаний (АФРАА), Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА), региональных организаций по контролю за обеспечением безопасности полетов (RSOO), поставщиков аэронавигационного обслуживания (ПАНО), региональных экономических сообществ (REC) и 41 африканского государства завершили в 2023 году исследование "Анализ недостатков авиационной инфраструктуры в Африке и прогноз спроса на воздушные перевозки на 25 лет" в развитие Абуджийской декларации, принятой в 2017 году на Третьем Всемирном форуме ИКАО по вопросам авиации (IWAF/3). В ходе исследования было выявлено 60 недостатков: 11 – в сфере аэродромов, 37 – в сфере аэронавигационного обслуживания и 12 – в сфере оборудования воздушных судов. Кроме того, согласно прогнозу, пассажиропоток вырастет примерно со 160 млн человек в 2024 году до 469 млн к 2050 году, что подчеркивает необходимость своевременных и скоординированных инвестиций.

1.3. Таким образом, основная проблема заключается уже не только в наличии инфраструктурных пробелов. Во многих случаях отсутствуют возможности для подготовки проектов, необходимая межведомственная координация и механизмы финансирования, которые позволили бы перейти от выявленных приоритетов к прошедшим оценку расходов, экономически привлекательным и готовым к реализации проектам. В настоящем документе рассматриваются меры, принимаемые африканскими государствами для устранения этого разрыва между планированием и реализацией, и предлагаются области, в которых ИКАО и международные партнеры могут оказать практическую помощь.

2. ОТ АНАЛИЗА НЕДОСТАТКОВ ИНФРАСТРУКТУРЫ К ПЯТИ ПОРТФЕЛЯМ ПРОЕКТОВ

2.1 По результатам оценки выявленных 60 пробелов с применением взвешенных критериев реализуемости, сложности, политических факторов, рисков для безопасности полетов, ожидаемого эффекта и критической важности были сформированы пять портфелей проектов авиационной инфраструктуры: а) модернизация аэродромной и грузовой инфраструктуры; б) модернизация аэронавигационного обслуживания и систем CNS/ATM; в) модернизация и обновление бортового оборудования воздушных судов; г) оборудование, системы и средства обеспечения устойчивости в области авиационной безопасности; е) устойчивая к изменению климата и экологически сбалансированная авиационная инфраструктура.

2.2 Эти портфели образуют единую основу, позволяющую государствам и региональным организациям согласовывать представляемые приоритетные проекты, уйти от разрозненных и дублирующих инвестиций и выявлять возможности для реализации функционально совместимых, общих и трансграничных проектов. Они также обеспечивают увязку планирования инфраструктуры с вопросами безопасности полетов, авиационной безопасности, упрощения формальностей, экологической устойчивости и развития грузовых перевозок, дополняя работу заинтересованных сторон по подготовке Генеральной стратегии аэронавигационного обслуживания (ANS) в регионе AFI, направленной на создание единого воздушного пространства.

3. ЛОМЕ: ОТ ВЫЯВЛЕНИЯ ПРОБЛЕМ К РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТОВ

3.1 Африканская конвенция и выставка по воздушному транспорту, состоявшиеся в июне 2026 года в Ломе (Того), стали важным этапом, поскольку позволили перейти от составления перечня инфраструктурных недостатков к практической работе по их устранению. В мероприятии приняли участие представители правительств, ведомств гражданской авиации, эксплуатантов аэропортов, поставщиков аэронавигационного обслуживания, авиакомпаний, отрасли, финансовых институтов развития и технических партнеров, которые рассматривали возможности перехода от пяти портфелей к инвестиционно привлекательным проектам.

3.2 В рамках пяти тематических дискуссий по вопросам инфраструктуры были рассмотрены этапы разработки проектов и выявлены повторяющиеся на каждом из них ограничения. К их числу относятся недостаточно четкое определение содержания проектов и ответственности за их реализацию; неполнота технических исследований, прогнозов перевозок, экономических исследований и оценок экологических и социальных последствий; рассогласованность национального и регионального планирования; неопределенность в распределении рисков и предоставлении гарантий; а также привлечение финансовых организаций лишь после завершения разработки проектов, а не на стадии их подготовки.

3.3 По итогам обсуждений в Ломе был определен структурированный порядок действий от выявления проектов и оценки их осуществимости до обеспечения инвестиционной привлекательности, финансирования и реализации, а также было признано, что наличие финансирования не может заменить надлежащую подготовку проектов. АКГА и Комиссия Африканского союза координируют представление проектов государствами-членами и взаимодействие с партнерами, ставя цель довести не менее пяти приоритетных проектов до стадии готовности к привлечению финансирования в течение 12–24 месяцев.

4. ОБЩЕКОНТИНЕНТАЛЬНЫЕ ПРИОРИТЕТЫ В ОБЛАСТИ ПОДГОТОВКИ И ФИНАНСИРОВАНИЯ ПРОЕКТОВ

4.1 Африке необходим скоординированный механизм подготовки проектов, который позволит доводить отобранные проекты до стадии готовности к инвестированию. Он должен обеспечивать привлечение специалистов различного профиля, применение прозрачных критериев определения приоритетности, подготовку информации о проектах и вариантах их финансирования, а также мониторинг проектов на всех этапах – от разработки концепции до реализации.

4.2 Региональные и трансграничные проекты требуют согласованного планирования для учета различий в стандартах, системах закупок, полномочиях и механизмах распределения доходов. Это позволит снизить уровень фрагментации, повысить качество взаимодействия и добиться экономии за счет масштабов, а также будет способствовать повышению показателя эффективной реализации программы SAATM.

4.3 При рассмотрении вопроса о финансировании необходимо учитывать особенности проектов и национальную специфику, с тем чтобы государственные средства или льготное финансирование направлять на развитие критической с точки зрения безопасности полетов инфраструктуры с низкой доходностью, а частное или смешанное финансирование – на коммерчески жизнеспособные проекты. До проведения закупок или принятия финансовых обязательств в ходе подготовки проекта необходимо оценить его финансовую доступность, спрос, ожидаемую доходность и распределение рисков.

5. ДЕЙСТВИЯ КОНФЕРЕНЦИИ

5.1 Конференции предлагается:

- a) принять к сведению результаты анализа недостатков авиационной инфраструктуры за 2023 год, пять портфелей проектов авиационной инфраструктуры и итоги Конвенции в Ломе в 2026 году как согласованную основу действий африканских государств по переходу от выявленных инфраструктурных потребностей к привлекательным для финансирования и готовым к реализации проектам;
- b) предложить ИКАО учесть опыт Африки по переходу от анализа инфраструктурных недостатков к подготовке привлекательных для финансирования проектов в своей дальнейшей работе по вопросам финансирования авиационной инфраструктуры, реализации Глобального аэронавигационного плана и инициативы "Ни одна страна не остается без внимания";

- c) поручить ИКАО расширить практический инструктивный материал по вопросам подготовки авиационных проектов, обеспечения их инвестиционной привлекательности, структурирования финансирования и участия государственного и частного секторов с учетом потребностей развивающихся государств;
- d) рекомендовать финансовым институтам развития и партнерам предоставлять механизмы поддержки подготовки проектов, инструменты льготного и смешанного финансирования, гарантии и другие инструменты снижения рисков для проектов авиационной инфраструктуры, критически важных для безопасности полетов, трансграничного сообщения и устойчивости к изменению климата.

— КОНЕЦ —