Международная организация гражданской авиации

ATConf/7-WP/93[1]
24/9/26

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

ИНТЕГРАЦИЯ АВИАЦИИ КАК ДВИЖУЩЕЙ СИЛЫ ЭКОНОМИКИ И КАТАЛИЗАТОРА ДИВЕРСИФИКАЦИИ: ПРИМЕР OMAN VISION 2040

(Представлено Оманом)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В данном рабочем документе 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 максимизировать 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.

Действия: Конференции предлагается рассмотреть рекомендации, изложенные в п. 6.

Стратегическая цель	Данный рабочий документ связан со стратегической целью *"Экономическое развитие воздушного транспорта обеспечивает экономическое процветание и социальное благополучие для всех"*
Финансовые последствия	Реализация подходов, изложенных в данном документе, может потребовать дополнительных инвестиций в инфраструктуру аэропортов и системы аэронавигации для обеспечения ожидаемого роста спроса на авиаперевозки. В документе также отстаивается необходимость внедрения инновационных моделей финансирования, в том числе модели государственно-частного партнерства, в целях повышения эффективности расходования средств и стимулирования инвестиций в проекты с высокой экономической отдачей, например в аэропортовые города и логистические зоны.
Справочный материал	*Oman Vision 2040. Национальное концептуальное видение*, Султанат Оман *Национальная стратегия развития авиации до 2040 года*, Султанат Оман

[1] Текст документа на арабском языке предоставлен Оманом.

	Национальная стратегия развития туризма до 2040 года, Султанат Оман *Стратегия развития логистики Султаната Оман до 2040 года* *Политика и инструктивный материал в области экономического регулирования международного воздушного транспорта* (Doc 9587) Программы экономического развития Основные принципы политики в области воздушного транспорта Международной организации гражданской авиации (ИКАО) Air Transport Action Group (ATAG), *Aviation: Benefits Beyond Borders* International Air Transport Association (IATA), *Economic and Air Connectivity Studies* World Bank, *Air Transport Development Reports* Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD), *Transport and Infrastructure Studies* Airports Council International (ACI World), *Airport Economics Reports* Oxford Economics, *Aviation Economic Impact Models*

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Важность включения авиации в национальные планы развития становится все более очевидной, поскольку авиация рассматривается не просто как сфера услуг, а как движущая сила экономического развития. В связи с этим Оман в рамках *Концептуального видения Омана до 2040 года (Oman Vision 2040)* принял подход, который увязывает развитие авиации с целями диверсификации экономики и устойчивости.

2. ОМАНСКАЯ МОДЕЛЬ: ОТ УСЛУГИ К ДВИЖУЩЕЙ СИЛЕ ЭКОНОМИКИ

2.1 Модель развития авиационной отрасли Омана меняет представление о ее экономической роли, превращая ее из традиционной сферы услуг в комплексную экономическую систему, которая создает добавленную стоимость благодаря тесным связям с другими секторами экономики. Эта трансформация предусмотрена в рамках *Oman Vision 2040* и Национальной стратегии развития авиации (NAS 2040), цель которой – обеспечить, чтобы доля вклада авиационной отрасли в валовой внутренний продукт (ВВП) превысила уровень в 3,5 % (по сравнению с 1,8 % в 2023 году). Это свидетельствует о структурных изменениях роли данного сектора в национальной экономике. В число поставленных целей также входят: обеспечение роста реального ВВП на 5 %, увеличение доли ненефтяного сектора в экономике до 90 %, привлечение прямых иностранных инвестиций в объеме, эквивалентном 10 % ВВП, а также повышение доли граждан Омана ("оманизация") в частном секторе до 40 %.

2.2 Ожидается, что авиационный сектор Омана будет непосредственно интегрирован в ряд ключевых национальных стратегий, направленных на диверсификацию экономики и повышение устойчивости. К ним относятся Национальная стратегия развития туризма, цель которой – привлечение более 11 млн туристов ежегодно; Стратегия развития логистики, призванная обеспечить Оману место в десятке стран-лидеров мирового Индекса эффективности логистики (LPI); а также Стратегия в области окружающей среды, направленная на достижение чистого нулевого уровня эмиссии к 2050 году.

3. ОБСУЖДЕНИЕ И АНАЛИЗ: МОДЕЛЬ ЭКОНОМИЧЕСКОГО ВОЗДЕЙСТВИЯ АВИАЦИИ

3.1 Индекс связности сети воздушного транспорта является ключевым фактором, определяющим способность страны интегрироваться в мировую экономику. Согласно международным оценкам (основанным на специализированных исследованиях), улучшение данного индекса на 10 % может привести к росту притока иностранных туристов на 1–2 %. Кроме того, увеличение числа авиапассажиров на один миллион человек способствует созданию от 10 000 до 15 000 прямых и косвенных рабочих мест в секторах, связанных с авиацией (данные Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА), Всемирного банка и *Transport and Infrastructure Studies* Организации экономического сотрудничества и развития (ОЭСР)). Рост расходов туристов, повышение спроса на сопутствующие услуги, а также активизация инвестиций в индустрию гостеприимства и логистику оказывают косвенное влияние на рост ненефтяного ВВП. Таким образом, инвестиции в расширение маршрутных сетей авиакомпаний и увеличение частоты полетов – это не просто эксплуатационное решение, а экономический инструмент прямого стимулирования роста.

3.2 Экономическое влияние связности сети воздушного транспорта распространяется и на прямые иностранные инвестиции. Международный опыт показывает, что расширение доступа к глобальным рынкам посредством авиасообщения снижает транзакционные издержки и делает инвестиционную среду более привлекательной. В этом контексте повышение конкурентоспособности аэропортов как региональных и международных узлов способствует притоку инвестиций в секторы, связанные с авиацией, например в свободные экономические зоны, логистику и аэропортовые экономические города (города-аэропорты). Это формирует цепочку создания стоимости, выходящую за рамки традиционной области воздушного транспорта (World Bank, *Air Transport Development Reports*; OECD, *Transport and Infrastructure Studies*).

3.3 Туризм является одним из наиболее значимых направлений, на которых авиация приносит экономическую выгоду. Расширение связности сети воздушного транспорта способствует увеличению числа иностранных туристов, средней продолжительности их пребывания и объема их расходов. Согласно оценкам, каждый дополнительный миллион пассажиров создает от 10 000 до 15 000 рабочих мест в сфере туризма, транспорта и смежных отраслях услуг (IATA, *Economic and Connectivity Studies*; Airports Council International (ACI World), *Airport Economics Reports*).

3.4 Анализ показывает, что взаимосвязь между авиацией и экономическим ростом носит многоаспектный характер, а не является просто линейной. Она включает в себя мультипликативный эффект, благодаря которому совокупное экономическое воздействие оказывается значительно масштабнее, чем прямой эффект от расходов непосредственно в авиационном секторе. Согласно международным оценкам, каждая единица средств, инвестированная в авиацию, способна принести от 2,5 до 3,5 единиц макроэкономического результата для экономики в целом (Air Transport Action Group (ATAG), *Aviation: Benefits Beyond Borders*, Oxford Economics, *Aviation Impact Modelling*).

4. МЕЖДУНАРОДНЫЙ СРАВНИТЕЛЬНЫЙ АНАЛИЗ

4.1 Экономическое воздействие авиации варьируется в зависимости от доступного уровня авиационной связности и принятой модели интеграции. В странах с развитой экономикой авиация рассматривается не просто как транспортный сектор, а как комплексная экономическая платформа; ее доля в ВВП составляет 8–12 % с учетом как прямого, так и косвенного воздействия (ATAG, *Aviation: Benefits Beyond Borders*; *Политика и инструктивный материал в области экономического регулирования международного воздушного транспорта* (Doc 9587)). В странах Совета сотрудничества арабских государств Персидского залива (ССАГПЗ) некоторые аэропорты

превратились в глобальные транспортные узлы, способствуя росту туризма и инвестиций. Оман со своей стороны выбрал подход, согласно которому аэропорты развиваются как инструменты стимулирования экономической деятельности и обеспечивают связность региональной сети воздушного транспорта; особое внимание уделяется качеству авиационной связности и экономической эффективности, а также интеграции аэропортов с секторами экономики, создающими добавленную стоимость, – в противовес подходу, ориентированному исключительно на объемы перевозок.

5. ВЫВОД

5.1 В настоящем документе авиация рассматривается как стратегическая опора экономики в современных системах развития. Ее роль выходит за рамки традиционной транспортной функции: она позиционируется как элемент экономической инфраструктуры, способствующий росту и интеграции различных секторов. Такая трансформация отражает ключевое значение данной отрасли в укреплении экономической взаимозависимости, обеспечении устойчивого развития, повышении эффективности национальных инвестиций и достижении долгосрочных целей по диверсификации экономики.

6. НЕОБХОДИМЫЕ ДЕЙСТВИЯ

6.1 Конференции предлагается рассмотреть следующие рекомендации:

a) призвать государства-члены интегрировать авиацию в национальные планы развития и инвестиционные программы в качестве движущей силы экономического роста и средства содействия диверсификации;

b) предложить ИКАО разработать инструктивные материалы, инструменты технической помощи и меры по содействию наращиванию потенциала, для того чтобы помочь государствам привести свою авиационную политику в соответствие с национальными экономическими приоритетами и долгосрочными планами развития;

c) содействовать использованию экономических данных, статистических показателей и индексов авиационной связности для поддержки процессов планирования, принятия решений и определения приоритетов в области инвестиций в авиацию;

d) поддержать внедрение устойчивых и гибких моделей финансирования, включая модель государственно-частного партнерства, для развития авиационной инфраструктуры и обеспечения максимальной эффективности инвестиций в аэропорты и сопутствующие услуги;

e) содействовать обмену опытом, касающимся роли авиации в поддержке экономического развития.

— КОНЕЦ —