Международная организация гражданской авиации

ATConf/7-WP/99[1]
25/9/26

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

ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ КАК ОДИН ИЗ СТРАТЕГИЧЕСКИ ВАЖНЫХ ЭЛЕМЕНТОВ ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ МАЛЫХ ОСТРОВНЫХ РАЗВИВАЮЩИХСЯ ГОСУДАРСТВ. МОДЕЛЬ И ОПЫТ ДОМИНИКАНСКОЙ РЕСПУБЛИКИ

(Представлено Доминиканской Республикой)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Для малых островных развивающихся государств (МОСТРАГ) воздушное сообщение является инфраструктурой, необходимой для туризма, торговли, инвестиций, мобильности и интеграции в мировое сообщество. В данном документе описывается опыт Доминиканской Республики и представлена адаптивная модель, включающая в себя такие компоненты, как управление, безопасность полетов, инфраструктура, человеческий капитал, развитие сообщения, финансирование и оценка.

Согласно исследованию Международной организации гражданской авиации (ИКАО) и Межамериканского банка развития (МБР), осуществляемые с 2006 года меры по реформированию привели к чистому росту валового внутреннего продукта на душу населения (ВВП) на 15,5 процента (607 долл. США на душу населения) и увеличению ВВП примерно на 5,5 млрд долл. США в период с 2006 по 2012 год. Согласно национальному авиационному полномочному органу, в 2025 году было зарегистрировано 217 620 полетов и 19,68 млн пассажиров. Как показывает практика, при учете компонентов авиационной системы в государственной политике, ориентированной на достижение конкретных результатов, повышается эффективность функционирования системы.

Действия: Конференции предлагается:

a) признать, что гражданская авиация является одним из стратегически важных элементов экономического развития и обеспечения устойчивости МОСТРАГ, и содействовать ее включению в национальные планы развития и инвестиционные программы;

b) рекомендовать МОСТРАГ внедрить комплексную систему планирования, охватывающую правовую и институциональную базу, вопросы безопасности полетов, инфраструктуру воздушного транспорта и навигацию, человеческий капитал, развитие

[1] Текст на испанском языке предоставлен Доминиканской Республикой.

сообщения и национальные приоритеты, обеспечив четкое распределение обязанностей и финансирование и обозначив конкретные результаты; c) обратиться к ИКАО с просьбой подготовить практический инструктивный материал по интеграции гражданской авиации в национальные планы развития и инвестиций, включая методы диагностики, критерии определения приоритетов, варианты финансирования, принципы межведомственной координации и сопоставимые показатели.	
Стратегические цели	Данный рабочий документ связан со стратегической целью *"Экономическое развитие воздушного транспорта обеспечивает экономическое процветание и социальное благополучие для всех"* и *"Ни одна страна не остается без внимания"*
Финансовые последствия	Предлагаемые меры могут потребовать выделения ресурсов на подготовку инструктивного материала, техническое сотрудничество и проведение мероприятий по укреплению потенциала. Их осуществление будет зависеть от наличия ресурсов в рамках Регулярной программы, добровольных взносов и других соответствующих механизмов финансирования
Справочный материал	*Конвенция о международной гражданской авиации* (Чикагская конвенция) Закон № 491-06 о гражданской авиации и поправки к нему ИКАО-МБР, *"Результаты авиационных преобразований в Доминиканской Республике: модель социально-экономического роста и развития"* (2019 год) Закон № 57-23 о системе налоговых льгот для коммерческой гражданской авиации Соглашение между Соединенными Штатами Америки и Доминиканской Республикой о воздушном транспорте (вступило в силу 19 декабря 2024 года) Национальный авиационный полномочный орган, эксплуатационная и пассажирская статистика за 2017–2025 годы ProDominicana, статистика грузовых авиаперевозок за 2015–2025 годы Центральный банк Доминиканской Республики, статистика прямых иностранных инвестиций по отраслям экономики, 2015–2025 годы

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Для малых островных развивающихся государств (МОСТРАГ) воздушное сообщение имеет решающее значение для доступа к рынкам, развития туризма, торговли и реагирования в случае кризисных ситуаций. Опыт Доминиканской Республики заключается в принятии комплекса мер государственной политики, направленных на модернизацию правовой и институциональной базы, повышение безопасности полетов, привлечение инвестиций в развитие инфраструктуры и человеческого капитала, открытие рынков и оценку результатов, при обеспечении координации действий между полномочными органами, государственными учреждениями, эксплуатантами и частным сектором.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Принятие в Доминиканской Республике закона № 491-06 позволило реорганизовать авиационную систему, разделив технические и экономические функции и предоставив ведомству гражданской авиации административную и финансовую автономию, а также заложить основу для укрепления институционального потенциала и контроля за обеспечением безопасности полетов.

2.2 Тематическое исследование, проведенное Международной организацией гражданской авиации (ИКАО) при поддержке Межамериканского банка развития, дает наиболее надежную количественную оценку данного цикла реформ. С помощью эконометрической модели, охватывающей 20 сопоставимых государств, в рамках исследования оценивался чистый прирост валового внутреннего продукта на душу населения (ВВП), составивший 15,5 процента (607 долл. США на душу населения) в период с 2006 по 2012 год, что обеспечило увеличение ВВП примерно на 5,5 млрд долл. США, а также рост пассажиропотока между Соединенными Штатами Америки и Доминиканской Республикой на 23–27 процентов. Эти показатели связаны с осуществлением в тот период пакета реформ, и их не следует автоматически приписывать мерам, которые будут приняты позже.

2.3 Проведение последовательной политики в области авиации включало внедрение механизмов, направленных на повышение конкурентоспособности и расширение доступа к рынку. Закон № 57-23 предусматривал налоговые льготы для коммерческой гражданской авиации, а Соглашение о воздушном транспорте между Соединенными Штатами Америки и Доминиканской Республикой позволило модернизировать двустороннюю нормативную базу. Такие меры создают благоприятные условия для открытия новых маршрутов, повышения частоты рейсов и внедрения новых видов обслуживания, экономический эффект от которых необходимо будет оценить на основе данных, полученных в дальнейшем. Для национального авиационного полномочного органа такое потенциальное расширение влечет за собой повышение требований в плане контроля, технического потенциала и аэронавигационного обслуживания.

2.4 Опыт Доминиканской Республики демонстрирует цепной эффект, при котором четкая система управления и надлежащий эксплуатационный потенциал способствуют развитию воздушного сообщения и расширения доступа к рынку, что, в свою очередь, может стимулировать туризм, торговлю, инвестиции, занятость, мобильность и устойчивость. Для получения таких результатов необходимо обеспечить координацию с национальной политикой в области развития. С эксплуатационной точки зрения такой комплекс охватывает управление (четкие полномочия, координация и надежное регулирование), авиационную безопасность и потенциал (контроль, инфраструктура, технологии и человеческий капитал), развитие сообщения (маршруты, частота рейсов, пункты назначения, пропускная способность и доступ к рынку), экономические каналы (туризм, грузоперевозки, торговля, инвестиции, занятость и мобильность), а также развитие и устойчивость (производительность, территориальная интеграция и реагирование в случае кризисных ситуаций).

2.5 В период с 2020 по 2026 год объем инвестиций в проекты, касающиеся авиационного оборудования, вырос до 65,38 млн долл. США, что позволило реализовать инициативы в области наблюдения, аэронавигации, связи, метеорологии и аэронавигационной информации. Основные направления деятельности приводятся в добавлении.

2.6 В период с 2017 по 2025 год количество воздушных перевозок, зарегистрированных национальным авиационным полномочным органом, увеличилось на 20,1 процента, а число перевезенных пассажиров выросло примерно на 42 процента. В первом полугодии 2026 года объем перевозок вырос на 6,7 процента, а количество пассажиров – на 9,3 процента по сравнению с аналогичным периодом 2025 года. Кроме того, как показано в таблице, отмечается рост объемов грузовых авиаперевозок и инвестиций, связанных с туризмом. Этот показатели не позволяют назвать авиационную политику единственным фактором роста, но тем не менее свидетельствуют о том, что укрепление системы, развитие сообщения и активизация экономической деятельности, зависящей от воздушного транспорта, произошли одновременно.

Показатель	Базовый год	Базовое значение	Последний год	Итоговое значение	Изменение
Авиаперевозки	2017	181 257	2025	217 620	+20,1 %
Перевезено пассажиров	2017	13,9 млн	2025	19,68 млн	≈ +42 %
Авиагрузы	2015	105 439 481 кг	2025	118 222 137 кг	+12,1 %
Прямые иностранные инвестиции в развитие сферы гостеприимства и туризма	2015	671,9 млн долл. США	2025	1 323,5 млрд долл. США	+97,0 %

Источники: Национальный авиационный полномочный орган, эксплуатационная и пассажирская статистика; ProDominicana, статистика грузовых авиаперевозок; Центральный банк Доминиканской Республики, статистика прямых иностранных инвестиций в развитие сферы туризма. Данные о количестве пассажиров за 2017 год являются приблизительными.

2.7 Сами по себе эти показатели не свидетельствуют о наличии причинно-следственной связи, обусловленной исключительно авиационной политикой, однако они показывают, что укрепление авиационной системы, расширение доступа к рынкам и развитие экономических секторов, зависящих от воздушного сообщения, происходят одновременно. Для поддержания такого роста необходимо регулярно адаптировать нормативный и эксплуатационный потенциал, меры контроля за обеспечением безопасности полетов, аэронавигационное обслуживание, инфраструктуру и человеческий капитал к увеличению объемов и повышению сложности перевозок.

2.8 Опыт Доминиканской Республики позволяет выделить состоящий из пяти этапов цикл планирования, который можно адаптировать для других МОСТРАГ: диагностика, определение приоритетов, интеграция и финансирование, внедрение и оценка. Модель и минимальные показатели приводятся в добавлении.

3. ВЫВОД

3.1 Опыт Доминиканской Республики показывает, 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. Такой подход особенно актуален для МОСТРАГ, доступ которых на международные рынки зависит от воздушного транспорта.

3.2 Урок, который можно извлечь из данного опыта, заключается не в копировании какого-то конкретного института, правила или метода стимулирования, а в адаптации цикла, включающего диагностику, определение приоритетов, интеграцию в национальное планирование, финансирование, внедрение и оценку и выстроенного на основании подтвержденных потребностей, затрат на протяжении жизненного цикла и итоговых показателей. Обмен опытом и оказание технической помощи с учетом специфики каждого государства могут способствовать развитию более инклюзивного, устойчивого и невосприимчивого к внешним воздействиям воздушного транспорта.

— — — — — — — —

APPENDIX

PLANNING MODEL AND INDICATORS DERIVED FROM THE EXPERIENCE OF THE DOMINICAN REPUBLIC

This Appendix summarizes initiatives to modernize aeronautical equipment and the planning cycle derived from the experience of the Dominican Republic. To be applied in other SIDS, the model and indicators should be adapted to the conditions and priorities of each State.

A. Main activities to modernize aeronautical equipment

Area	Relevant activities	Operational contribution
Air traffic control and oversight	Air traffic control centres, Cibao TMA oversight, PSR/SSR for Cabo Rojo, ADS-B	Wider oversight coverage, continuity and capacity
Navigation and communications	DVOR/DME at Punta Cana and San Isidro, communications at Puerto Plata, Punta Cana, La Romana and Norge Botello, ATM servers	Enhanced CNS/ATM availability and interoperability
Meteorology	Doppler weather radar stations at Las Américas, Punta Cana and Isabel de Torres, Puerto Plata	Better weather information, not equivalent to ATC radar coverage
Information and airfields	AIS–AIM transition, control room at San Isidro, equipment associated with the development of Cabo Rojo	More timely and interoperable data, and support for new airport capacity

B. Planning cycle and minimum indicators

Phase	Minimum decision or outcome	Minimum indicators
1. Diagnostics	Identify legal, institutional, operational, technological and human capital shortfalls	Efficient application of Universal Safety Oversight Audit Programme (USOAP), findings and closure, stated capacity, system availability, technical staff
2. Prioritization	Prioritize as a function of demand, risk, anticipated benefit and life-cycle cost	Operations, passengers, routes/destinations, frequencies, cargo, demand forecasts
3. Integration and funding	Integrate investment in national plans and structure fundable projects	Planned/implemented investment, funding, life-cycle cost, physical and financial progress
4. Implementation	Implement, certify and put into service the planned capacity	Capacity installed, operational availability, workforce trained, milestones and deadlines
5. Evaluation	Measure results and adapt activities	Routes/destinations/frequencies, passengers/operations, cargo, tourism revenues, tourism investment, employment, geographical distribution, crisis recovery

— КОНЕЦ —