

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ – 40-Я СЕССИЯ****ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

**Пункт 33 повестки дня. Экономика аэропортов и аэронавигационного обслуживания.  
Политика**

**ФИНАНСИРОВАНИЕ РАЗВИТИЯ КАЧЕСТВЕННОЙ  
АВИАЦИОННОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ**

(Представлено Советом ИКАО)

**КРАТКАЯ СПРАВКА**

В настоящем рабочем документе представлена информация о всеобъемлющем, комплексном и преобразовательном подходе к решению задач в области финансирования авиационной инфраструктуры, подготовленная по итогам 3-го и 4-го всемирных форумов ИКАО по вопросам авиации (IWAF). В нем приводится обзор деятельности ИКАО по разработке политики, инструктивного материала и онлайн-новых средств, призванных оказать содействие государствам в обеспечении финансирования авиационной инфраструктуры, а также план будущей работы ИКАО в этой области.

**Действия:** Ассамблее предлагается:

- рассмотреть информацию о работе, проделанной ИКАО, представленную в пп. 2 и 3;
- утвердить программу работы Организации, представленную в п. 4;
- учесть содержащуюся в настоящем документе информацию при обновлении резолюции А39-15 Ассамблеи "Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта".

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со всеми стратегическими целями, в частности с целью "Экономическое развитие воздушного транспорта"
<i>Финансовые последствия</i>	Деятельность, упомянутая в прилагаемом документе Ассамблеи, будет проводиться при наличии ресурсов в бюджете Регулярной программы на 2020–2022 гг. и/или за счет внебюджетных взносов, включая Добровольный фонд воздушного транспорта (TRAF)
<i>Справочный материал</i>	Дос 10075, Действующие резолюции Ассамблеи (по состоянию на 6 октября 2016 года) A40-WP/18-EC/3, Доклад об изменениях, затрагивающих экономические аспекты деятельности аэропортов и аэронавигационного обслуживания A40-WP/22-EC/7, Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта "Итоговое коммюнике" 3-го Всемирного форума ИКАО по вопросам авиации (IWAF/3) ( <a href="https://www.icao.int/Meetings/iwaf2017/Documents/Communique2017.pdf">https://www.icao.int/Meetings/iwaf2017/Documents/Communique2017.pdf</a> ) "Итоговое коммюнике" 4-го Всемирного форума ИКАО по вопросам авиации (IWAF/4) ( <a href="https://www.icao.int/Meetings/iwaf2018/Documents/IWAF_Communique_2018.pdf">https://www.icao.int/Meetings/iwaf2018/Documents/IWAF_Communique_2018.pdf</a> ) "Декларация и Рамочный план действий по развитию авиационной инфраструктуры в Африке" ( <a href="https://www.icao.int/Meetings/iwaf2017/Pages/Declaration.aspx">https://www.icao.int/Meetings/iwaf2017/Pages/Declaration.aspx</a> ) "Декларация о повышении связности воздушных сообщений посредством развития и повышения устойчивости воздушного транспорта в Панамериканском регионе: видение 2020–2035 гг." ( <a href="https://www.icao.int/Meetings/iwaf2018/Pages/Declaration-for-the-Pan-American-Region.aspx">https://www.icao.int/Meetings/iwaf2018/Pages/Declaration-for-the-Pan-American-Region.aspx</a> ) "Бизнес-план ИКАО на 2020–2022 гг."

## 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Согласно долгосрочным прогнозам ИКАО в отношении воздушных перевозок, в течение следующих 15 лет их объем увеличится вдвое. Единственный возможный способ сохранения устойчивости быстрорастущей сети воздушного транспорта и повышения ее связности заключается в непрерывном развитии авиационной инфраструктуры, наращивании потенциала и совершенствовании технологий на основе согласованной на глобальном уровне нормативной базы. Всем государствам крайне необходимо создать качественную авиационную инфраструктуру для обеспечения безопасного, надежного и эффективного роста объема воздушных перевозок, полностью реализовав при этом потенциальные экономические выгоды от его увеличения.

1.2 В ходе своей 39-й сессии Ассамблея просила Совет *"продолжить подготовку или, по мере необходимости, совершенствование инструктивного материала по вопросам выделения средств на инфраструктуру воздушного транспорта, соответствующие надзорные функции и на финансирование авиатранспортной системы, включая механизмы обеспечения поддержки эксплуатационных улучшений, как описано в модулях блочной модернизации авиационной системы (ASBU)"* (см. резолюцию А39-15 в документе Doc 10075). Предусмотренная в рамках сформулированных Организацией Объединенных Наций (ООН) целей в области устойчивого развития (ЦУР) задача 9.1 *"Развивать качественную, надежную, устойчивую и стойкую инфраструктуру, уделяя особое внимание обеспечению недорогого и равноправного доступа для всех"* имеет непосредственное отношение к авиации и обслуживаемой ею мировой экономике. ИКАО является организацией, имеющей непосредственное отношение к выполнению этой задачи.

## 2. ОСНОВНЫЕ ПРИНЦИПЫ ФИНАНСИРОВАНИЯ АВИАЦИОННОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

2.1 Основная проблема в области финансирования развития авиационной инфраструктуры заключается в привлечении на длительный срок значительного объема инвестиций в целях развития, модернизации и расширения качественной авиационной инфраструктуры в соответствии с прогнозируемыми темпами роста объема перевозок. Однако для многих государств мобилизация долгосрочных финансовых ресурсов становится все более трудной задачей и представляет собой серьезную проблему, усугубляющуюся во многих развивающихся странах дефицитом государственных финансов и издержками, связанными с заимствованием.

2.2 Финансирование авиационной инфраструктуры являлось основной темой двух предыдущих Всемирных форумов ИКАО по вопросам авиации (IWAF), которые проводятся с 2015 года с участием высокопоставленных представителей государств-членов, международных и региональных организаций, отрасли, сообщества доноров, а также многосторонних банков развития и других финансовых учреждений.

2.3 В ходе IWAF/3 (ноябрь 2017 года, Абуджа, Нигерия), на котором особое внимание было уделено изучению путей преодоления существующих и будущих проблем в области финансирования развития авиационной инфраструктуры и наращивания потенциала в Африке, в рамках Ломейского плана действий (на 2017–2019 годы) Африканского союза были приняты *Декларация и Рамочный план действий по развитию авиационной инфраструктуры в Африке*. В ходе IWAF/4 (сентябрь 2018 года, Форталеза, Бразилия), посвященного обсуждению стратегий развития авиации и изучению возможностей инвестирования в авиацию, была принята *Декларация о повышении связности воздушных сообщений посредством развития и повышения устойчивости воздушного транспорта в Панамериканском регионе: видение 2020–2035 гг.*

2.4 В итоговых документах IWAF/3 и IWAF/4 государствам было предложено придерживаться всеобъемлющего, комплексного и преобразовательного подхода к решению задач в области финансирования авиационной инфраструктуры на основе согласованной политики и добросовестного управления на всех уровнях. Помимо прочего, этот подход включает в себя:

- a) разработку национальных и/или региональных программ и планов развития авиационной инфраструктуры, а также определение стратегических целевых показателей в соответствии с глобальными планами ИКАО на основе тщательного экономического анализа, анализа расхождений между прогнозируемым спросом и имеющимися возможностями и анализа полного жизненного цикла;
- b) согласование и объединение программ и планов развития авиационной инфраструктуры с соответствующими проектами сбалансированного развития различных видов транспорта, включая инициативы в области мультимодальных перевозок и градостроительного планирования; а также их увязку с национальными и/или региональными планами и стратегиями развития в соответствии с международными экономическими и финансовыми принципами на основе экономического сотрудничества и, по мере необходимости и целесообразности, международного содействия развитию;
- c) разработку системы добросовестного управления путем создания организационной и нормативно-правовой базы и механизмов контроля и оценки, которые могут придать значительный импульс увеличению объема инвестиций в авиационный сектор, в частности посредством привлечения частного сектора, а также решение задач, обусловленных комплексным характером сделок проектного финансирования;
- d) консолидацию усилий в области планирования и развития авиационной, туристической и торговой инфраструктуры и, по возможности, согласование нормативной базы для сопоставления преимуществ этих экономических секторов и содействия развитию сотрудничества между полномочными органами в сфере транспорта и другими ведомствами, ответственными за смежные области, включая финансы, экономическое планирование, энергетику, охрану окружающей среды, торговлю и туризм, а также принятию ими согласованных решений;
- e) повышение прозрачности путем доведения законов, правил, политики, практики, актуальной информации и данных до сведения общественности, включая инвесторов, а также укрепление доверия к решениям регулирующих органов и повышение уровня доверия в деловых кругах на основе прозрачности, предсказуемости, подотчетности и свободного доступа за счет сведения к минимуму различий в уровнях информированности правительства, представителей отрасли и инвесторов и сокращения факторов риска и неопределенности в сфере инвестиций;
- f) создание прозрачной, стабильной и предсказуемой инвестиционной среды для содействия развитию авиации, например посредством многостороннего взаимодействия, диверсификации источников финансирования и повышения роли частного сектора, включая частные инвестиции, преобразование предпри-

нимательского сектора, частные финансовые инициативы, государственно-частное партнерство (PPP) и различные планы стимулирования.

2.5 Сохраняется обеспокоенность по поводу того, что, несмотря на многоаспектный характер авиации и ее многочисленные связи с другими секторами экономики, в настоящее время на проекты развития авиационной инфраструктуры выделяется ограниченный объем международного государственного финансирования и помощи. Международное государственное финансирование и помощь могут использоваться для привлечения дополнительных финансовых ресурсов на основе механизмов смешанного или объединенного финансирования и для смягчения воздействия факторов риска на инфраструктуру. Государствам, имеющим ограниченный доступ к источникам финансовых инвестиций, крайне необходимо включать крупные проекты развития авиационной инфраструктуры в специальный перечень для установления очередности предоставления международного государственного финансирования и помощи.

### 3. ПОЛИТИКА И ИНСТРУКТИВНЫЙ МАТЕРИАЛ ИКАО

3.1 В отличие от других видов транспорта, финансируемых за счет налогообложения, государственных инвестиций или субсидий, авиация самостоятельно покрывает подавляющее большинство своих расходов на инфраструктуру. Расходы на инфраструктуру возмещаются за счет уплаты сборов с пользователей, большинство из которых включаются в стоимость авиабилетов. Чрезмерные сборы и налоги могут превысить экономические выгоды в результате снижения спроса на пассажирские и грузовые воздушные перевозки, поэтому государствам и поставщикам услуг настоятельно рекомендуется соблюдать положения документов *"Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание"* (Дос 9082) и *"Политика ИКАО по вопросу налогообложения в области международного воздушного транспорта"* (Дос 8632).

3.2 Помимо политики в отношении сборов и налогообложения, существует подробный инструктивный материал по финансированию развития инфраструктуры аэропортов и аэронавигационных служб, изложенный в документах *"Руководство по экономике аэропортов"* (Дос 9562) и *"Руководство по экономическим аспектам аэронавигационного обслуживания"* (Дос 9161). Разработан также конкретный инструктивный материал по анализу затрат и выгод, экономическому анализу, анализу экономических последствий и финансированию инвестиций в развитие аэропортовой и аэронавигационной инфраструктуры, специально предназначенный для реализации модулей ASBU. С дополнительной информацией по этому вопросу можно ознакомиться в документе A40-WP/18-ЕС/3, *"Доклад об изменениях, затрагивающих экономические аспекты деятельности аэропортов и аэронавигационного обслуживания"*. Кроме того, на основе системы ИКАО для обработки данных о гражданской авиации (iCADS) разрабатывается новое онлайн-аналитическое средство для анализа затрат и выгод, связанных с определенными проектами развития авиационной инфраструктуры.

### 4. БУДУЩАЯ РАБОТА

4.1 В число новых вопросов в области авиации, указанных в Бизнес-плане ИКАО на 2020–2022 гг., входит финансирование авиационной инфраструктуры/системы, т. е. содействие диверсификации источников фондирования и финансирования посредством повышения роли частного сектора и эффективного использования национальных ресурсов и международных финансовых средств для развития и модернизации качественной авиационной

инфраструктуры/системы в соответствии с прогнозируемыми темпами роста объема перевозок на основе глобальных планов ИКАО.

4.2 Основным приоритетным направлением будущей работы по достижению цели "ликвидация сдерживающих развитие авиации факторов в области инфраструктуры, потенциала, технологий и финансовых ресурсов" будет являться предоставление государствам инструктивного материала и помощи в применении вышеизложенного всеобъемлющего, комплексного и преобразовательного подхода и устранении инфраструктурных пробелов в целях оптимальной реализации потенциала воздушного транспорта. Помимо прочего, в рамках этой работы Организации следует:

- a) по мере необходимости поддерживать актуальность существующего инструктивного материала и совершенствовать основанные на системе iCADS соответствующие онлайн-средства для оказания поддержки государствам в рассмотрении решений, касающихся инвестиций в развитие и модернизацию авиационной инфраструктуры;
- b) активизировать обсуждение вопросов для улучшения их общего понимания, удовлетворять деловые потребности и оказывать содействие использованию всех видов международного государственного финансирования и помощи для развития авиации, включая официальную помощь в целях развития (ОПР) и сотрудничество Юг – Юг;
- c) проводить такие мероприятия, как IWAF, с тем чтобы содействовать развитию эффективного партнерства между донорами, инвесторами и нуждающимися государствами; активизировать обсуждение вопросов для улучшения их общего понимания и удовлетворять деловые потребности; способствовать мобилизации ресурсов; и в рамках инициативы "Ни одна страна не остается без внимания" (NCLB) разрабатывать, координировать и принимать меры по предоставлению помощи нуждающимся государствам;
- d) продолжать отслеживать деятельность и меры, предпринимаемые ИКАО, для выполнения положений *Декларации и Рамочного плана действий по развитию авиационной инфраструктуры в Африке* в соответствии с действующими договоренностями, в частности Всеобъемлющим региональным планом ИКАО по осуществлению проектов по безопасности полетов в Африке (План AFI) и представить Ассамблее доклад о ходе работ с использованием предусмотренных планом AFI конкретных показателей и целей.