国 际 民 用 航 空 组 织

工 作 文 件

ATConf/7-WP/32[1]
23/9/26
信息文件
(Information Paper)
第1号修改稿
(Revision No. 1)
29/9/26
仅有中文和英文
(Chinese and English only)

第七次世界范围航空运输会议
（ATCONF/7）

2026 年 11 月 16 日至 20 日，蒙特利尔

议程项目 1：　航空运输领域发展概况

1.1：第六次世界范围航空运输会议（ATConf/6）以来的发展与进展

中国国际客运航班恢复实践 — 以中国－中亚市场为例

（由中国提交）

执行摘要

本文件以中国－中亚市场为例，介绍中国通过扩大航权安排、提升通关便利化水平、优化航权和时刻资源配置等综合措施促进国际航班恢复的实践。2026 年上半年，中国与中亚间航班量较 2019 年增长约 3 倍，实现五国航线网络全覆盖。

1. 引言

1.1　新冠疫情对全球航空运输造成重大影响。随着国际航空运输逐步恢复，航空连通性、市场准入和行业韧性成为各国共同关注的问题。第 42 届大会通过的第 A42-26 号决议重申了国际民航组织在国际航空运输经济监管领域的持续政策。本次大会也将国际航空运输市场恢复、航空连通性等作为重要议题进行讨论。

1.2　2026 年上半年，中国国内航司国际客运航班平均每周执行 4 386 班，已超过 2019 年同期水平。后疫情时期，中国通过扩大双边航权安排、优化航权配置政策、增加时刻资源供给、提升口岸和签证便利化水平，推动国际航班恢复、实现市场扩容。在各区域市场中，中国与中亚航空运输市场的发展最为突出，其经验对理解市场准入政策如何影响航空连通性具有借鉴意义。

[1] 中文和英文版本由中国提供。

2. 讨论

2.1 中国－中亚航线航班情况

2.1.1 2026 年上半年，中国与中亚五国航空运输市场实现高速增长，航班量较 2019 年整体增长 303.7%。其中，乌兹别克斯坦航班量达到 2019 年的 658.2%，哈萨克斯坦达到 262.7%，吉尔吉斯斯坦达到 260.6%，塔吉克斯坦达到 209.1%，土库曼斯坦达到 138.0%。

2.1.2 共有 14 家中外航司运营中国与中亚五国间国际航线，较 2019 年增加 4 家。其中，与哈萨克斯坦间航线由 7 家航空公司运营、与乌兹别克斯坦间航线由 8 家航空公司运营、与吉尔吉斯斯坦间航线由 4 家航空公司运营、与塔吉克斯坦间航线由 4 家航空公司运营、与土库曼斯坦间航线由 2 家航空公司运营。

2.1.3 中外航司运营的国际航线连接中亚地区 12 个境外航点，较 2019 年增加 4 个境外航点。其中，哈萨克斯坦 5 个境外航点、乌兹别克斯坦 2 个境外航点、吉尔吉斯斯坦 2 个境外航点、塔吉克斯坦 2 个境外航点、土库曼斯坦 1 个境外航点。

2.1.4 中外航司共运营 49 个城市对航线，已形成以阿拉木图、阿斯塔纳、塔什干、比什凯克、杜尚别和阿什哈巴德等首都及主要城市为核心、多点连接的航线格局，较 2019 年增加 31 个城市对航线。其中，与哈萨克斯坦网络覆盖最广、形成 20 个城市对，与乌兹别克斯坦形成 12 个城市对，与吉尔吉斯斯坦形成 8 个城市对，与塔吉克斯坦形成 6 个城市对，与土库曼斯坦形成 3 个城市对。

2.2 中国－中亚市场增长驱动因

2.2.1 中国－中亚市场实现大幅增长，除人员经贸往来扩大外还得益于以下几个方面：

a) **双边航权安排持续扩大。**近年来，中国与中亚国家通过双边航空会谈，逐步扩大航权安排，为航空公司增加运力、拓展网络提供了支持，并围绕政策协同、基础建设、安全绿色智慧发展等开展全方位合作，构建“空中丝绸之路”，提升互联互通水平。

b) **优化航权资源和时刻配置管理政策。**制定并持续优化中国民航局《国际客运航权市场准入和配置规则》，提升资源利用效能，引导国内航司差异化合理布局。

c) **简化国际航空运输手续。**依托国家和机场航空运输简化手续机制，协同优化单方面免签、过境免签、入境申报电子化、智能通关、直接过境免查验、入境支付等便利化政策，推进解决航司和机场反馈的通关便利化问题。

2.3 下一阶段工作重点

2.3.1 中国将继续深化与中亚国家的航空合作，在已有航权安排基础上进一步扩大市场准入，拓展航点网络、加密航班频次；持续改善航空公司运营环境，提升旅客便利化水平，推动中国－中亚航空运输市场持续健康发展。同时，中国愿与更多国家通过双边航权谈判，逐步降低市场准入壁垒，共同释放航空运输市场潜力。

— 完 —