



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

СЕДЬМАЯ ВСЕМИРНАЯ АВИАТРАНСПОРТНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ (ATCONF/7)

Монреаль, 16–20 ноября 2026 года

Пункт 1 повестки дня. Обзор достижений в области воздушного транспорта

1.1 Достижения и прогресс после шестой Всемирной авиатранспортной конференции (ATCONF/6)

ОПЫТ ВОССТАНОВЛЕНИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК В КИТАЕ: ТЕМАТИЧЕСКИЙ АНАЛИЗ РЫНКА "КИТАЙ – ЦЕНТРАЛЬНАЯ АЗИЯ"

(Представлено Китаем)

КРАТКАЯ СПРАВКА

На примере рынка "Китай – Центральная Азия" в настоящем документе представлены меры, принимаемые Китаем для содействия восстановлению международных авиаперевозок посредством комплекса мер, включая расширение договоренностей о правах на перевозки, упрощение формальностей при прохождении пограничного контроля, а также оптимизацию распределения прав на перевозки и слотов. В первой половине 2026 года объем авиаперевозок между Китаем и странами Центральной Азии увеличился примерно в три раза по сравнению с 2019 годом, что позволило обеспечить полный охват маршрутной сети с пятью странами.

Действия:

- a) принять к сведению результаты сотрудничества между Китаем и странами Центральной Азии;
- b) призвать государства-члены активным и упорядоченным образом расширять договоренности о правах на перевозки, снижать барьеры для доступа к рынку и укреплять сотрудничество в сфере международных авиаперевозок.

Стратегические цели	Данный рабочий документ связан со стратегической целью "Экономическое развитие воздушного транспорта обеспечивает экономическое процветание и социальное благополучие для всех"
Финансовые последствия	Указанная в настоящем документе деятельность будет осуществляться при наличии ресурсов в бюджете Регулярной программы на 2026–2027–2028 гг. и/или за счет внебюджетных взносов
Справочный материал	Резолюция A42-26 Ассамблеи "Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта" Стратегический план ИКАО на 2026–2050 гг.

¹ Тексты на английском и китайском языках представлены Китаем.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Пандемия COVID-19 оказала значительное влияние на мировой воздушный транспорт. По мере постепенного восстановления международных воздушных перевозок такие вопросы, как связность сети воздушного транспорта, доступ к рынкам и устойчивость отрасли, становились предметом общей озабоченности всех государств. В резолюции A42-26 Ассамблеи, принятой на 42-й сессии Ассамблеи Международной организации гражданской авиации (ИКАО), вновь подтверждается постоянная политика ИКАО в области экономического регулирования международного воздушного транспорта. Ассамблея также определила восстановление рынка международных воздушных перевозок и связности сети воздушного транспорта в качестве ключевых тем для обсуждения.

1.2 В первой половине 2026 года китайские авиакомпании выполняли в среднем 4386 международных пассажирских рейсов в неделю, превысив показатель, зафиксированный за тот же период в 2019 году. За время после пандемии Китай способствовал восстановлению международных авиаперевозок и расширил рынок путем заключения двусторонних договоренностей о правах на перевозки, оптимизации политики распределения прав на перевозки, увеличения предложения слотов, а также усовершенствования пунктов въезда и упрощения визового режима. Среди региональных рынков особенно сильный рост продемонстрировал рынок воздушных перевозок между Китаем и Центральной Азией, и соответствующий опыт дает полезные сведения о том, как политика доступа к рынку может влиять на связность сети воздушного транспорта.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Производство полетов между Китаем и Центральной Азией

2.1.1 В первой половине 2026 года рынок воздушных перевозок между Китаем и Центральной Азией продемонстрировал быстрый рост: общее количество рейсов увеличилось на 303,7 % по сравнению с 2019 годом. Объем авиаперевозок между Китаем и Узбекистаном, Казахстаном, Кыргызстаном, Таджикистаном и Туркменистаном составил 658,2, 262,7, 260,6, 209,1 и 138,0 % от соответствующих показателей 2019 года.

2.1.2 Между Китаем и пятью странами Центральной Азии международными маршрутами пользовались в общей сложности 14 китайских и зарубежных авиакомпаний, что на четыре авиакомпании больше, чем в 2019 году. Из них семь авиакомпаний пользовались маршрутами между Китаем и Казахстаном, восемь – между Китаем и Узбекистаном, четыре – между Китаем и Кыргызстаном, четыре – между Китаем и Таджикистаном и две – между Китаем и Туркменистаном.

2.1.3 Международные маршруты, которыми пользовались китайские и зарубежные авиакомпании, связывали Китай с 12 пунктами назначения в Центральной Азии, что на четыре пункта назначения больше, чем в 2019 году. В их число входили пять пунктов назначения в Казахстане, два – в Узбекистане, два – в Кыргызстане, два – в Таджикистане и один – в Туркменистане.

2.1.4 Китайские и зарубежные авиакомпании пользовались в общей сложности 49 маршрутами между парами городов, сформировав многоузловую маршрутную сеть, центрами которой были столицы и крупные города, такие как Алматы, Астана, Ташкент, Бишкек, Душанбе и Ашхабад. Это на 31 маршрут между парами городов больше, чем в 2019 году. Наиболее широкий охват имела сеть между Китаем и Казахстаном – 20 пар городов, за ними следовали сети из 12 пар

городов с Узбекистаном, восьми – с Кыргызстаном, шести – с Таджикистаном и трех – с Туркменистаном.

2.2 Факторы роста рынка между Китаем и Центральной Азией

2.2.1 Исключительный рост рынка между Китаем и Центральной Азией, помимо расширения обмена специалистами и укрепления торгово-экономических связей, можно объяснить следующими факторами:

- a) **Постоянное расширение двусторонних договоренностей о правах на перевозки.** В последние годы Китай и страны Центральной Азии постепенно расширяли договоренности о правах на перевозки в рамках двусторонних консультаций по воздушному движению, оказывая поддержку авиакомпаниям в увеличении пропускной способности и расширении их сетей. При этом Китай развивал всестороннее сотрудничество со странами Центральной Азии в области координации политики, инфраструктурных проектов, а также развития безопасной, экологичной и "интеллектуальной" гражданской авиации, создавая "воздушный Шелковый путь" и улучшая региональную связность.
- b) **Оптимизация политики распределения прав на перевозки и слотов и управление соответствующими ресурсами.** Управление гражданской авиации Китая (СААС) разработало Правила СААС о распределении прав на международные пассажирские перевозки и продолжает их оптимизировать в целях повышения эффективности использования ресурсов и стимулирования китайских авиакомпаний к внедрению дифференцированных и рациональных стратегий развития сетей.
- c) **Упрощение процедур международных воздушных перевозок.** Опираясь на национальные механизмы и механизмы на уровне аэропортов, призванные упростить процедуры воздушных перевозок, Китай координирует усилия по оптимизации мер по упрощению формальностей, включая односторонние визовые льготы, освобождение от транзитных виз, электронные декларации при въезде, "интеллектуальное" прохождение пограничного контроля, прямой транзит без досмотра и услуги по оплате при въезде, а также работает над решением проблем, связанных с упрощением формальностей при прохождении пограничного контроля, о которых сообщают авиакомпании и аэропорты.

2.3 Приоритеты на следующем этапе

2.3.1 Китай будет и впредь углублять сотрудничество в сфере авиации со странами Центральной Азии, расширять доступ к рынку на основе существующих договоренностей о правах на перевозки, расширять сеть направлений и увеличивать частоту рейсов; продолжит улучшать эксплуатационную среду для авиакомпаний и упрощать формальности для пассажиров; а также будет способствовать устойчивому и здоровому развитию рынка воздушных перевозок между Китаем и Центральной Азией. При этом Китай готов проводить двусторонние переговоры по воздушному сообщению с большим числом стран, постепенно снижать барьеры для доступа к рынку и совместно раскрывать потенциал рынка воздушных перевозок.

3. РЕКОМЕНДАЦИЯ

3.1 С учетом вышеизложенного Конференции предлагается призвать государства-члены активным и упорядоченным образом расширять договоренности о правах на перевозки в рамках механизмов двусторонних или региональных консультаций в сфере авиации, снижать барьеры для доступа к рынку, укреплять сотрудничество в сфере воздушного транспорта и содействовать стабильному, сбалансированному и устойчивому развитию международного воздушного транспорта.

— КОНЕЦ —