



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

СЕДЬМАЯ ВСЕМИРНАЯ АВИАТРАНСПОРТНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ (ATCONF/7)

Монреаль, Штаб-квартира, 16–20 ноября 2026 года

Пункт 1 повестки дня. Обзор достижений в области воздушного транспорта
1.2 Воздушный транспорт в долгосрочном стратегическом
плане ИКАО: ускорение темпов развития авиации в
период до 2050 года

УКРЕПЛЕНИЕ ГЛОБАЛЬНОЙ АВИАЦИОННОЙ СВЯЗНОСТИ: ПРЕДЛАГАЕМЫЙ ПОДХОД К ВЫБОРУ УЗЛОВЫХ АЭРОПОРТОВ МЕЖДУНАРОДНОЙ МАРШРУТНОЙ СЕТИ ДЛЯ РАЗВИВАЮЩИХСЯ СТРАН

(Представлено Китаем)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Укрепление глобальной авиационной связности призвано способствовать формированию более сбалансированной и инклюзивной глобальной авиатранспортной системы и соответствует целям Стратегического плана Международной организации гражданской авиации (ИКАО). В настоящем рабочем документе представлен предлагаемый подход к выбору узловых аэропортов международной маршрутной сети для развивающихся стран. Предлагаемая новая идея поможет развивающимся странам оптимизировать свои маршрутные сети и в большей степени интегрироваться в глобальную систему маршрутных сетей.

Действия: Конференции предлагается:

- а) признать важность укрепления глобальной авиационной связности для содействия социально-экономическому развитию всех стран и повышения социального благополучия для всех в рамках реализации инициативы *"Ни одна страна не остается без внимания"* (NCLB) и достижения целей Стратегического плана ИКАО;
- б) призвать государства-члены содействовать улучшению транспортного сообщения в развивающихся странах и формированию более сбалансированной и инклюзивной глобальной авиатранспортной сети;
- с) обратиться к ИКАО с просьбой поручить соответствующим группам экспертов провести анализ предлагаемого в настоящем документе подхода и рекомендовать заинтересованным государствам-членам обмениваться опытом в области выбора узловых или стыковочных аэропортов с авиакомпаниями, аэропортами и соответствующими региональными организациями, а также провести в добровольном порядке предметные исследования для оценки воздействия данного подхода на доступность, коммерческую устойчивость и надежность сети.

Стратегические
цели

Данный рабочий документ связан со стратегическими целями *"Экономическое развитие воздушного транспорта обеспечивает экономическое процветание и социальное благополучие для всех"* и *"Ни одна страна не остается без внимания"*

¹ Версии документа на английском и китайском языках представлены Китаем.

<i>Финансовые последствия</i>	Дополнительные ресурсы не требуются
<i>Справочный материал</i>	Резолюция А39-25 Ассамблеи, <i>Вклад авиации в реализацию Повестки дня Организации Объединенных Наций в области устойчивого развития на период до 2030 года</i> Резолюция А39-23 Ассамблеи, <i>Инициатива "Ни одна страна не остается без внимания" (NCLB)</i> Резолюция А42-26, <i>Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта</i> Стратегический-план ИКАО на 2026–2050 годы

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Значение и важность укрепления глобальной авиационной связности

1.1.1 Гражданская авиация, обладающая уникальными преимуществами с точки зрения скорости, охвата и связности, является единственным сетевым видом транспорта, способным охватить весь мир. Она играет незаменимую роль в трансграничных и трансокеанских перевозках и является наиболее эффективным средством обеспечения транспортного сообщения между странами.

1.1.2 На своей 39-й сессии Ассамблея Международной организации гражданской авиации (ИКАО) приняла резолюцию А39-23 по инициативе *"Ни одна страна не остается без внимания"* (NCLB), в которой предлагается содействовать инклюзивному и равноправному развитию, уделять приоритетное внимание развивающимся странам, в частности наименее развитым странам (НРС), развивающимся странам, не имеющим выхода к морю (РСНВМ), а также малым островным развивающимся государствам (МОСТРАГ), а также оказывать поддержку развивающимся странам в наращивании потенциала. На 42-й сессии Ассамблеи ИКАО была принята резолюция А42-26, в которой отмечено, что "предоставление регулярного и надежного авиатранспортного обслуживания имеет основополагающее значение для развития экономики государств, особенно развивающихся государств, включая те из них, которые зависят от туризма".

1.1.3 Укрепление глобальной авиационной связности соответствует основным целям Стратегического плана ИКАО на 2026–2050 годы. Включение государств в состав процветающей, связной, доступной, инклюзивной и приемлемой с точки зрения затрат комплексной системы пассажирских и грузовых перевозок может способствовать социально-экономическому развитию и повышению социального благополучия для всех – эта концепция основана на незыблемом принципе *"Ни одна страна не остается без внимания"*.

1.2 Основные проблемы в области обеспечения глобальной авиационной связности

1.2.1 **Недостаточно высокий спрос для обеспечения рентабельности прямых рейсов на некоторых рынках.** Глобальный спрос на воздушные перевозки продолжает расти, однако значительное число пар городов, представляющих потенциальный экономический или социальный интерес, не в состоянии организовать прямое воздушное сообщение или обеспечить его непрерывность по причине недостаточного объема пассажиропотока и низкой рентабельности. Это не только замедляет темпы глобальной и региональной экономической интеграции, но и лишает многих пассажиров, пользующихся услугами воздушных перевозок, доступа к глобальной авиационной сети.

1.2.2 Сохраняющиеся проблемы с обеспечением связности в развивающихся странах. Решения авиаперевозчиков относительно провозной емкости и маршрутной сети определяются уровнем спроса, структурой затрат и ожидаемой доходностью. Для некоторых развивающихся стран характерны низкие уровни совокупного спроса, фрагментированность рынков и большая дальность полетов. Услуги воздушных перевозок, как правило, предоставляются на рынках с высоким уровнем спроса, а странам с развивающейся рыночной экономикой уделяется ограниченное внимание. Это приводит к созданию неудобств для пассажиров, совершающих поездки в развивающиеся страны и из них.

1.2.3 Существенное отставание развивающихся стран с точки зрения внутреннего потенциала. В некоторых развивающихся странах отмечается значительное отставание в развитии парка воздушных судов, авиационной инфраструктуры, нормативной базы, людских ресурсов и технологий. Это не только ограничивает их способность интегрироваться в глобальную авиатранспортную сеть, но и приводит к возникновению "эффекта Матфея" в процессе развития воздушного транспорта, усугубляя дисбаланс в области глобальной связности.

1.2.4 Кроме того, на способности авиакомпаний всех стран обеспечивать непрерывность международного воздушного сообщения отрицательно сказываются такие факторы, как геополитические конфликты и высокая стоимость авиационного топлива.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Предлагаемый подход к выбору узловых аэропортов международной маршрутной сети для развивающихся стран

2.1.1 Общая характеристика подхода. Узловые аэропорты составляют основу маршрутной сети и играют незаменимую роль в формировании транспортных коридоров. Они могут служить транзитными узлами для стран или регионов, а также аэропортами входа/выхода. В целях повышения международной транспортной связности развивающихся стран необходимо объективно и точно определить узловые аэропорты международной маршрутной сети для соответствующих стран и регионов. Для оценки узловых аэропортов можно создать систему показателей, учитывающую множество факторов, включая авиационную связность, характеристики узлового аэропорта, емкость рынка, экономические и торговые связи, а также деловой климат. Кроме того, при проведении комплексной оценки узловых аэропортов в странах целевого региона можно использовать энтропийный метод ранжирования по степени близости к оптимальному варианту (TOPSIS) (комплексный метод многокритериальной оценки, при котором вначале используется метод энтропийного взвешивания для расчета взвешенных значений индексов, а затем – метод TOPSIS для оценки и ранжирования вариантов). Наконец, предложения по выбору узловых аэропортов выдвигаются с учетом фактического уровня и стратегических планов развития национальной гражданской авиации.

2.1.2 Конкретные этапы

- Этап 1. Выбор целевого регионального рынка.
- Этап 2. Построение системы оценки узловых аэропортов целевого регионального рынка на основе таких критериев, как авиационная связность (X1), характеристики узловых аэропортов (X2), емкость рынка (X3), экономические и торговые связи (X4) и деловой климат (X5).

- Этап 3. Уточнение конкретных показателей по каждому критерию с учетом имеющихся данных. Например, степень авиационной связности между страной А и страной В₁ может определяться следующими критериями: объем пассажиропотока (X_{1-1}), частота авиарейсов (X_{1-2}) и количество связанных аэропортов (X_{1-3}).
- Этап 4. Подготовка данных.
- Этап 5. Использование метода энтропийного взвешивания для расчета взвешенного значения (W) каждого критерия.
- Этап 6. Использование метода TOPSIS для расчета общего показателя каждого аэропорта в регионе.
- Этап 7. Проведение группового анализа. Ранжирование узловых аэропортов целевого регионального рынка на основе общих показателей.
- Этап 8. Внесение предложений по выбору узловых аэропортов на целевом региональном рынке. С учетом национальных условий и стратегических планов развития гражданской авиации в качестве узловых аэропортов международной маршрутной сети определяются несколько узловых аэропортов или аэропортов входа/выхода. В целях эффективного расширения охвата сети и увеличения пропускной способности в целевом регионе следует уделять приоритетное внимание открытию новых авиамаршрутов или увеличению частоты авиарейсов в выбранные узловые аэропорты, а также укреплять коммерческое сотрудничество между авиаперевозчиками.

2.1.3 **Вывод.** Предлагаемая в настоящем документе методика выбора узловых аэропортов авиационной маршрутной сети на основе объективных данных может служить полезным справочным материалом для стран и регионов с недостаточным уровнем развития авиаперевозок для улучшения транспортного сообщения, включая укрепление транспортного сообщения развивающихся стран с другими странами мира.

2.2 Другие способы оказания поддержки развивающимся странам в интеграции в глобальную систему маршрутных сетей

2.2.1 **Укрепление сотрудничества в сфере инфраструктуры.** Оказание поддержки развивающимся странам в продвижении строительства аэропортов, систем организации воздушного движения, логистических парков и другой авиационной инфраструктуры, а также более эффективное содействие экономическому развитию и повышению занятости на местном уровне.

2.2.2 **Углубление сотрудничества в различных областях деятельности гражданской авиации.** Содействие либерализации доступа к рынкам между государствами-членами, стимулирование коммерческого сотрудничества между авиакомпаниями и расширение охвата маршрутных сетей.

2.2.3 **Оказание помощи в наращивании потенциала.** Использование имеющихся ресурсов, платформ и механизмов в полном объеме, организация отдельных и совместных мероприятий по обмену опытом в области развития, оказание технической помощи и осязаемой поддержки в наращивании кадрового потенциала гражданской авиации в развивающихся странах.