



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

СЕДЬМАЯ ВСЕМИРНАЯ АВИАТРАНСПОРТНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ (ATCONF/7)

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

- Пункт 3 повестки дня. Укрепление нормативной и институциональной базы
- 3.2. Укрепление авиационной связности на основе прогрессивных экономических и нормативных авиационных механизмов для международного воздушного транспорта

СОЗДАНИЕ ЭФФЕКТИВНОЙ, ОБЪЕДИНЕННОЙ, УДОБНОЙ И СВЯЗНОЙ СИСТЕМЫ ТРАНЗИТНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ НА ЦИФРОВОЙ И АНАЛИТИЧЕСКОЙ ОСНОВЕ ДЛЯ ВНУТРЕННИХ ПЕРЕВОЗОК "ГОСУДАРСТВО ОБЕСПЕЧИВАЕТ УСЛОВИЯ ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ, ОТРАСЛЬ НАПРАВЛЯЕТ ИННОВАЦИИ": ИННОВАЦИОННАЯ ПРАКТИКА "МОДЕЛЬ LTV" В КИТАЕ

(Представлено Китаем)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Китайский внутренний рынок авиаперевозок характеризуется большим масштабом, значительными региональными различиями и существенным количеством авиаперевозчиков и региональных аэропортов. Будучи связаны географическими и экономическими ограничениями, некоторые внутренние, горные и удаленные районы страдают от неравномерного распределения маршрутов, низкой частоты полетов и недостаточной транзитной связности, что до некоторой степени препятствует обеспечению удобных для пассажиров поездок и эффективной организации потоков экономических факторов. Для решения этой проблемы Управление гражданской авиации Китая (СААС), следуя руководящему принципу "государство обеспечивает условия для обслуживания, отрасль направляет инновации" и сосредотачиваясь на создании механизмов обмена информацией и сотрудничества на отраслевом уровне, продвигает разработку сетевой системы авиатранспортного обслуживания "Соединение ствола с ветвями, налаживание сообщения городов с удаленными районами" (МОДЕЛЬ LTV). Среди основных мер совершенствование инструктивных указаний, создание двух платформ и двух систем для цифрового и оптимизированного транзитного обслуживания, разработка стандартов, проведение пробных демонстраций и содействие развитию брендов в целях упрощения транзитных процедур. Применение этих мер улучшило коллективное распределение ресурсов среди многочисленных предприятий и регионов и позволило предложить пассажирам такие услуги по упрощению формальностей, как "один платеж, одна регистрация, один досмотр в целях безопасности и регистрация багажа для доставки в конечный пункт назначения" и создав тем самым условия для справедливого участия крупных, средних и малых аэропортов, а также магистральных и региональных авиакомпаний в сети воздушных перевозок, а также эффективно повысив уровень доступности и удобства поездок для пассажиров в удаленных и провинциальных районах. Опыт Китая показывает, что МОДЕЛЬ LTV создает ценность в экономическом, социальном, научном, технологическом и культурном измерениях и позволяет извлечь ценные уроки для укрепления глобальной авиационной связности.

¹ Версии документа на английском и китайском языках представлены Китаем.

Действия: Конференции предлагается: а) рекомендовать государствам-членам в контексте их национальных и региональных обстоятельств координировать разработку цифровой инфраструктуры для транзитного обслуживания, содействовать функциональной совместимости связанных с обслуживанием данных и информации и создавать условия для справедливого участия крупных, средних и малых аэропортов и различных типов авиаперевозчиков в совместной организации трансферного обслуживания; б) рекомендовать Международной организации гражданской авиации (ИКАО) сформировать группу экспертов по транзитному обслуживанию в целях разработки рекомендаций и стандартов в области цифровизации транзитного обслуживания, отбора и публикации устоявшейся передовой практики и организации семинаров для обмена опытом, с тем чтобы предоставить государствам-членам рекомендации по совершенствованию транзитного обслуживания.	
<i>Стратегическая цель</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью <i>"Экономическое развитие воздушного транспорта обеспечивает экономическое процветание и социальное благополучие для всех"</i>
<i>Финансовые последствия</i>	Указанная в настоящем документе деятельность будет осуществляться при наличии ресурсов в бюджете Регулярной программы на 2026–2028 гг. и/или за счет внебюджетных взносов
<i>Справочный материал</i>	<i>Политика и инструктивный материал в области экономического регулирования международного воздушного транспорта (Дос 9587);</i> <i>Руководство по регулированию международного воздушного транспорта (Дос 9626)</i>

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Исходная информация

1.1.1 Авиационная связность играет решающую роль в поддержке торгового обмена, туризма, региональной интеграции и экономической устойчивости. В последние годы спрос на пассажирские перевозки в Китае становится все более диверсифицированным, при этом в некоторых внутренних и удаленных районах все еще существуют такие трудности, как низкая связность маршрутов, неразвитость транзитного обслуживания и недостаточный обмен информацией. Учитывая наличие большого количества участников рынка в Китае и существенных различий в размерах и информационных системах аэропортов, Управление гражданской авиации Китая (СААС), руководствуясь принципом "государство обеспечивает условия для обслуживания, отрасль направляет инновации", постоянно совершенствует политику поддержки и распределение факторов производства. Оно сосредоточило усилия на создании двух платформ и двух систем для цифровизации транзитного обслуживания, при этом выстраивая механизмы эксплуатационной координации, информационной поддержки и интеграции бизнес-моделей. В то же время СААС поддерживает предприятия в осуществлении пробных проектов и развитии брендов, способствуя формированию новой среды развития, характеризующейся совместными инновациями и сотрудничеством множества заинтересованных сторон. Практика показала, что сетевая система авиатранспортного обслуживания "Соединение ствола с ветвями, налаживание сообщения городов с удаленными районами" (МОДЕЛЬ LTB) упрощает совместную работу предприятий, постоянно улучшает связность сети маршрутов и делает более слаженной ее эксплуатацию, а также повышает удобство пассажирских поездок и общий уровень эффективности авиаперевозок.

1.2 Термины

1.2.1 МОДЕЛЬ LTV ориентирована на повышение уровня упрощения процедур транзитного обслуживания и содействие развитию брендов транзитного обслуживания класса "премиум". Она побуждает авиакомпании и аэропорты в полной мере использовать цифровые и аналитические средства в целях оптимизации стыковки рейсов, пассажиропотоков, обработки багажа и передачи относящейся к обслуживанию информации, а также предоставления транзитным пассажирам по меньшей мере одной из следующих мер упрощения формальностей: один платеж, одна регистрация, один досмотр в целях безопасности и регистрация багажа для доставки в конечный пункт назначения. На этой основе она может также предоставлять премиальное регистрационное обслуживание внутренних рейсов с пересадками, которое включает в себя "один платеж, одну регистрацию, один досмотр в целях безопасности и регистрацию багажа для доставки в конечный пункт назначения с обеспечением поездки без лишних забот". Эта модель содействует координации деятельности участников рынка, укрепляет связность между магистральными и региональными маршрутами и формирует сеть авиаперевозок со связанными между собой маршрутами и связанными между собой аэропортами. Цель этой модели заключается в достижении эффективного и слаженного сообщения между крупными городами страны, а также эффективного сообщения с городами в удаленных районах.

1.2.2 "Две платформы и две системы" для трансферного обслуживания на цифровой и аналитической основе, разработанные под руководством СААС, служат в качестве базового цифрового и аналитического компонента МОДЕЛИ LTV. Они состоят из двух платформ – "Платформы транзитного обслуживания пассажиров гражданской авиации" (далее "транзитная платформа") и "Платформы организации регистрационного обслуживания внутренних рейсов с пересадками" (далее "платформа рейсов с пересадками и одной регистрацией") – и двух систем – модели перевозки сверхнормативного багажа "Один платеж, расчеты в режиме реального времени, гарантия на всю поездку" (далее "модель PSG") и "Системы публикации информации о пропускной способности транзитного обслуживания гражданской авиации" (далее "система публикации информации о пропускной способности").

1.2.3 Транзитная платформа, созданная компанией TravelSky, является основной платформой, поддерживающей упрощение формальностей при пересадках. Она используется преимущественно для идентификации транзитных пассажиров, передачи задач поддержки обслуживания и отслеживания предоставления обслуживания, позволяя аэропортам, авиакомпаниям и поставщикам наземного обслуживания совместно предлагать такие услуги, как одна регистрация и регистрация багажа с доставкой в конечный пункт назначения.

1.2.4 Платформа рейсов с пересадками и одной регистрацией, созданная центром расчетов СААС, используется преимущественно для оформления соглашений о сотрудничестве и относящихся к полетам пакетов услуг для внутренних рейсов с пересадками и одной регистрацией, а также управления бизнесом и контроля обслуживания. Она позволяет всем участвующим сторонам предоставлять премиальное регистрационное обслуживание на внутренних рейсах с пересадками и одной регистрацией в соответствии с унифицированными правилами.

1.2.5 Модель PSG представляет собой модель обслуживания, в рамках которой транзитный пассажир в том случае, если его зарегистрированный багаж превышает разрешенные авиакомпанией параметры, может внести плату за превышение нормативов за весь рейс с пересадками единым платежом в аэропорту отправления без необходимости получения багажа в пункте пересадки, таким образом предоставляя регистрационное обслуживание багажа на всю поездку. Эта модель также поддерживает расчеты в режиме реального времени и взаимные зачеты по сборам участвующих в системе поставщиков обслуживания, таких как авиакомпании и аэропорты, создавая условия для эффективного потока и агрегирования счетов и денежных средств.

1.2.6 Система публикации информации о пропускной способности, созданная компанией TravelSky, выполняет агрегирование и распространение информации о пропускной способности в области транзитного обслуживания в авиакомпаниях и аэропортах, такой как минимальное время для пересадки и требования относительно регистрационного обслуживания багажа для доставки в конечный пункт назначения, тем самым предоставляя информационную поддержку координации деятельности предприятий и отраслевого управления.

1.3 Результаты внедрения

1.3.1 По состоянию на конец 2025 года были достигнуты следующие основные результаты: 1) авиаперевозками было охвачено 92,6 % административных единиц на уровне префектур, 91,2 % от общей численности населения и 94,3 % от общего объема произведенной продукции в Китае; 2) все пассажирские авиакомпании и свыше 90 % коммерческих аэропортов присоединились к МОДЕЛИ LTB; 3) число пассажиров внутренних транзитных рейсов превысило 140 млн, что составило пятую часть общего объема внутреннего рынка пассажирских авиаперевозок, из которых около 100 млн пассажиров воспользовались такими услугами упрощения формальностей, как одна регистрация и регистрация багажа для доставки в конечный пункт назначения.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Прогресс в разработке МОДЕЛИ LTB

2.1.1 На сегодняшний день в разработке МОДЕЛИ LTB достигнут прогресс в отношении политики, стандартов, цифровизации, пробных проектов и формирования брендов.

2.1.2 Что касается политики, то СААС заблаговременно ввела в действие концептуальные рамки политики, включающие в себя "обобщенные принципы политики в области устройства, нормативно-правовых стандартов и мер поддержки", создала рабочий механизм, состоящий из специальных целевых групп и набора экспертов, и постоянно совершенствует распределение ресурсов и поддержку на уровне политики для МОДЕЛИ LTB, включая маршруты и полеты, "окна" и финансовые субсидии. В результате была сформирована открытая, умеренная, инновационная и интегрированная нормативно-правовая система для МОДЕЛИ LTB.

2.1.3 Что касается стандартов, то СААС систематически анализирует и совершенствует элементы, относящиеся к МОДЕЛИ LTB, включая определение понятий, передачу информации, осуществление обслуживания и оценку эффективности в целях создания системы стандартов, увязанной с международными системами и эффективной в действии.

2.1.4 Что касается цифровизации, то СААС возглавила работу по созданию двух некоммерческих цифровых платформ отраслевого уровня и двух вспомогательных систем для транзитного обслуживания, которые позволили осуществлять интегрированный обмен информацией и координировать работу систем, относящихся к оформлению билетов, производству полетов и организации транзитного обслуживания на внутренних рейсах, при этом также снабжая аэропорты и авиакомпании указаниями по ускорению внедрения МОДЕЛИ LTB. В настоящее время к соответствующим платформам и системам присоединились 41 авиакомпания, 260 аэропортов и более 300 поставщиков наземного обслуживания в континентальном Китае.

2.1.5 Что касается пробных проектов, то СААС поддержала ряд созданных в особых контекстах и разнообразных инициатив МОДЕЛИ LTB в различных регионах и затем одобрил пробные проекты в Ордосе, Юньнани, Чэнду Тяньфу – Лхасе, Синьцзяне, Даляне, Ухани,

Шицзячжуане и Ганьсу для изучения возможностей новых моделей и путей установления магистрально-региональной связности. Кроме того, в целях сведения воедино и масштабирования успешной практики был создан механизм стимулирования пробных проектов и поддержки в случае неудачного исхода.

2.1.6 Что касается формирования брендов, то продолжает углубляться сотрудничество между авиакомпаниями и аэропортами, неуклонно расширяется диапазон пакетов услуг типа "трансфер + туризм" и все быстрее формируется ряд брендов МОДЕЛИ LTV, использующих китайский колорит и выполняющих демонстрационные функции.

2.2 **Ценность в множестве аспектов**

2.2.1 Как показала практика, МОДЕЛЬ LTV как пример инноваций в коммерческой сфере и в моделях управления для гражданской авиации внесла положительный вклад в дело укрепления авиационной связности, поддержки роста отрасли и создания возможности для доступных поездок в экономическом, социальном, научном, технологическом и культурном измерениях.

2.2.2 Экономическая ценность. МОДЕЛЬ LTV, имеющая в своей основе сети маршрутов аэропортов и авиакомпаний в различных регионах, способствует установлению связей со смежными отраслями, расположенными выше и ниже в экономической цепочке, такими как поставки бортового питания, туризм и развлечения. За счет оптимизации процедур транзита и сокращения его времени модель предоставляет пассажирам больше возможностей для отдыха, развлечений, культурных мероприятий и туризма с совершением денежных трат в транзитных аэропортах, что стимулирует рост основанных на транзитах определенных отраслевых кластеров, имеющих выраженную местную специфику. Например, в 2025 году в международном аэропорту Ухань Тяньхэ МОДЕЛЬ LTV обеспечила упрощение формальностей для 3,156 млн транзитных пассажирских поездок. Согласно оценкам, сделанным по соответствующим методикам Международной организации гражданской авиации (ИКАО), каждый миллион транзитных пассажиров генерирует вклад в экономику в размере нескольких сотен миллионов юаней, что подчеркивает существенный мультипликативный эффект, создаваемый гражданской авиацией.

2.2.3 Социальная ценность. МОДЕЛЬ LTV внесла огромный вклад в улучшение условий поездок для жителей удаленных районов. С 2021 по 2025 годы МОДЕЛЬ LTV существенно способствовала росту количества жителей страны, пользующихся воздушным транспортом, во всей отрасли, при этом значительное количество новых пассажиров относятся к населению городов второго, третьего и четвертого уровней. В первой половине этого года МОДЕЛЬ LTV была полностью применена всеми пассажирскими авиакомпаниями и 264 аэропортами в Китае, обслуживающими в общей сложности 87,4 млн транзитных пассажиров. Это позволило большому количеству пассажиров, которые раньше должны были составлять свои поездки из отдельных рейсов – так называемым пассажирам, использующим "самостоятельный трансфер", – также воспользоваться удобным транзитным обслуживанием, при этом региональные аэропорты и удаленные районы более эффективно интегрировались в национальную сеть авиаперевозок.

2.2.4 Научная ценность. МОДЕЛЬ LTV представляет собой модель оптимизации распределения ресурсов, разработанную сектором гражданской авиации Китая на основе национальных условий Китая. Посредством определения спроса, подбора пропускной способности, сочетания маршрутов и координированной поддержки она создала дополнительные возможности стыковки маршрутов, открыв возможности во всей отрасли для общего использования ресурсов и совместной деятельности. Согласно данным статистики, МОДЕЛЬ LTV способна динамически генерировать порядка 25 000 наборов дифференцированных вариантов транзитных стыковок в год, что на практике подтверждает оптимизацию структуры сети воздушного транспорта и повышение эффективности использования ресурсов.

2.2.5 Техническая ценность. МОДЕЛЬ LTV открыла возможность для интеграции цифровых и аналитических ресурсов и взаимной функциональной совместимости систем посредством "двух платформ и двух систем", расширив сценарии применения информационных технологий в трансферном обслуживании гражданской авиации. Транзитная платформа сводит воедино данные из множества источников, в том числе данные о бронировании, контроле вылетов, досмотре в целях безопасности и обработке багажа, обеспечивая единообразную основу для поддержки транзита силами различных предприятий. Платформа рейсов с пересадками и одной регистрацией обеспечивает оформление, продажу и контроль пакетов трансферных услуг класса "премиум", встраивая правила совместной работы в стандартизированные процедуры. МОДЕЛЬ PSG, основанная на существующих возможностях отрасли, соединяет поддержку обслуживания с финансовыми расчетами, создавая возможность для одного платежа и расчетов в режиме реального времени. Система публикации информации о пропускной способности интегрирует и распространяет информацию о таких возможностях, как минимальное время для пересадки и требования относительно регистрационного обслуживания багажа для доставки в конечный пункт назначения, формируя предназначенную для всей отрасли "цифровую схему пропускной способности", разрабатываемую и используемую всеми заинтересованными сторонами.

2.2.6 Культурная ценность. МОДЕЛЬ LTV, носителем которой служит сеть воздушного транспорта, способствует социальному обмену, культурному взаимодействию и распространению информации, при этом повышая социальную видимость культурных ресурсов в удаленных районах. Примером может служить уезд Цемо в Синьцзяне: он расположен на краю пустыни Такла-Макан и обладает уникальными пейзажами оазисов пустыни и особенностями полиэтнической культуры, однако долгое время был связан географическими и транспортными ограничениями. После введения в действие МОДЕЛИ LTV уезд Цемо поступательно развивает транзитную сеть через город Корла, соединяющую его с остальным Синьцзянем и крупными городами по всему Китаю. Местная идентичность Цемо как "города-оазиса на краю пустыни" с его пустынными пейзажами и фольклором приобрела больше известности. Местные культурные ресурсы постепенно трансформируются в культурную продукцию, узнаваемую и доступную для внешних рынков, что содействует развитию полиэтнического обмена и расширению местного культурного влияния.

— КОНЕЦ —