Международная организация гражданской авиации

ATConf/7-WP/29[1]
23/9/26

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

УКРЕПЛЕНИЕ АВИАЦИОННОЙ СВЯЗНОСТИ И УПРОЩЕНИЕ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ ДЛЯ ПРИБЫВАЮЩИХ ПАССАЖИРОВ НА ОСНОВЕ МЕЖОТРАСЛЕВОГО СОТРУДНИЧЕСТВА

(Представлено Китаем)

КРАТКАЯ СПРАВКА

С 2024 года правительство Китая уделяет первостепенное внимание возобновлению и расширению международных авиаперевозок. С помощью механизма координации деятельности в сфере туризма и национального механизма упрощения формальностей при воздушных перевозках оно координирует усилия различных заинтересованных сторон, включая ведомства, занимающиеся вопросами гражданской авиации, иностранных дел, иммиграции, таможни, культуры и туризма, финансов, торговли и железнодорожного транспорта, в целях совместной оптимизации объема авиаперевозок, политики транзитного визового режима, сервисов приема платежей от прибывающих пассажиров, туристических продуктов и наземного трансфера. В 2025 году было выполнено 345 000 международных пассажирских рейсов между Китаем и 83 странами, что в среднем составило более 6500 рейсов в неделю. Число иностранных туристов, прибывших в страну, составило 82,035 млн человек, из которых 30,08 млн въехали по безвизовому режиму. Практика показывает, что интеграция и синергия между различными секторами экономики имеют решающее значение для повышения качества и эффективности международных воздушных перевозок и служат эффективным инструментом для формирования передовой экономической и нормативной базы в сфере авиации, направленной на повышение авиационной связности. Такие меры соответствуют цели создания "взаимосвязанной транспортной системы", закрепленной в Стратегическом плане Международной организации гражданской авиации (ИКАО) на 2026–2050 годы, а также политическим ориентирам, изложенным в резолюциях A42-26 и A42-17 Ассамблеи, касающихся межсекторальной координации и комплексной системы перевозок.

[1] Тексты на английском и китайском языках предоставлены Китаем.

Действия: Конференции предлагается:

a) принять к сведению описанные в данном документе практические меры и результаты, касающиеся усилий Китая по укреплению авиационной связности путем межотраслевого сотрудничества;

b) подтвердить положительное значение усилий по координации политики в таких областях, как обеспечение международных авиаперевозок, упрощение формальностей при оформлении прибывающих, платежные механизмы, туристические услуги и интермодальные перевозки, в деле повышения авиационной связности;

c) предложить государствам-членам на добровольной основе руководствоваться инициативами, изложенными в части 3 настоящего документа, с учетом их соответствующего национального законодательства, стандартов авиационной безопасности и реалий развития.

Стратегические цели	Данный рабочий документ связан со следующими целями: *"Экономическое развитие воздушного транспорта обеспечивает экономическое процветание и социальное благополучие для всех"*, *"Авиация обеспечивает беспрепятственную, доступную и надежную мобильность для всех"* и *"Ни одна страна не остается без внимания"*
Финансовые последствия	Ожидается, что указанная в настоящем документе деятельность будет осуществляться за счет ресурсов, предусмотренных в бюджете Регулярной программы на 2026–2028 гг. и/или за счет внебюджетных взносов
Справочный материал	Стратегический план ИКАО на 2026–2050 годы Резолюция A42-17 Ассамблеи Резолюция A42-26 Ассамблеи Дохинская декларация об упрощении международных воздушных перевозок 2025 года

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1. Воздушный транспорт является одним из важнейших средств для обеспечения международных контактов между людьми, экономического и торгового сотрудничества, а также развития туризма. Стратегический план Международной организации гражданской авиации (ИКАО) на 2026–2050 годы предусматривает создание процветающей, взаимосвязанной и доступной интегрированной транспортной системы, а в резолюции A42-26 Ассамблеи признается, что воздушный транспорт может способствовать социально-экономическому развитию за счет туризма и торговли. Укрепление авиационной связности не является исключительно отраслевой задачей, а должно согласовываться с национальной политикой в области открытости и развития туризма.

1.2. Недавний опыт возобновления международных воздушных перевозок показал, что права на перевозки и пропускная способность являются лишь базовыми условиями для обеспечения связности. На пассажиропоток и обеспечение устойчивости маршрутов влияют и такие факторы как прохождение пограничного контроля, доступность платежных средств, развитость инфраструктуры в пунктах назначения и организация интермодального транспортного сообщения. Резолюция A42-26 Ассамблеи содержит призыв к укреплению межотраслевой координации в сфере авиационной экономики, а резолюция A42-17 Ассамблеи поддерживает многостороннее сотрудничество между иммиграционными, таможенными службами и органами общественного здравоохранения в целях внедрения комплексных мер по упрощению авиационных формальностей.

1.3. С 2024 года Китай использует имеющиеся механизмы координации для содействия межотраслевому сотрудничеству в целях восстановления международной авиации и развития въездного туризма и разработал комплексный пакет мер, включающий "развитие международных маршрутов – упрощение визовых формальностей при транзите – поддержка платежных операций – интеграция авиации, культуры и туризма – организация авиационно-железнодорожных интермодальных перевозок". Такая практика соответствует Дохинской декларации об упрощении международных воздушных перевозок и требованиям резолюции A42-17 Ассамблеи, касающейся национальной координации и комплексной системы перевозок.

2. ПРАКТИКА КИТАЯ В ОБЛАСТИ МЕЖОТРАСЛЕВОЙ КООРДИНАЦИИ ДЛЯ УКРЕПЛЕНИЯ АВИАЦИОННОЙ СВЯЗНОСТИ

2.1. Координация процесса возобновления международных рейсов при политической поддержке

2.1.1. В рамках сектора гражданской авиации была создана специальная целевая группа по возобновлению и наращиванию объема международных перевозок, которая координирует свои действия с дипломатическими, иммиграционными, таможенными и другими соответствующими органами в целях создания более благоприятных политических условий для деятельности авиакомпаний в Китае.

2.1.2. В 2024 году среднее количество международных пассажирских рейсов в неделю в Китае составило 5714, что на 96,0 % больше, чем в предыдущем году и соответствует примерно 75,0 % показателя 2019 года. В 2025 году среднее количество международных пассажирских рейсов в неделю выросло до 6607, что на 15,6 % больше, чем годом ранее, и составляет 86,7 % от показателя 2019 года. География полетов охватывала 83 страны, что на девять больше, чем в 2019 году.

2.2. Оптимизация политики безвизового транзита в целях сокращения институциональных расходов при трансграничных поездках

2.2.1. Слаженная работа дипломатических, иммиграционных, таможенных органов и ведомств гражданской авиации позволила усовершенствовать политику одностороннего безвизового режима, взаимного отказа от виз и безвизового транзита. В декабре 2024 года безвизовый транзитный период был единообразно продлен до 240 часов, при этом был расширен перечень пунктов въезда и разрешенных видов деятельности. По состоянию на первую половину 2026 года граждане 50 стран имеют право на односторонний безвизовый въезд, с 29 странами действуют соглашения о взаимном полном отказе от виз, а в 65 пунктах въезда применяется политика 240-часового безвизового транзита.

2.2.2. В пунктах въезда внедрена система "единого окна" для прохождения транзитного оформления и пограничного контроля, а также организованы услуги онлайн-декларирования миграционных карточек, интеллектуальной проверки и многоязычных консультаций. В 2025 году число прибывших и убывших иностранных граждан достигло 82,035 млн человек, из которых 30,08 млн прибыли по безвизовому режиму, что составило 73,1 % от общего количества прибывающих иностранных путешественников и означало рост на 49,5 % по сравнению с предыдущим годом, обеспечив стабильный пассажиропоток для функционирования маршрутов. Такие меры способствуют выполнению резолюции A42-17 Ассамблеи и обеспечивают политический баланс между эффективностью пограничного контроля и упрощением формальностей при международных поездках.

2.3. **Оптимизация системы платежных средств и возврата НДС при выезде иностранных граждан**

2.3.1. Создание многоуровневой системы приема платежей, в рамках которой "крупные платежи осуществляются по карте, мелкие – с помощью QR-кода, а наличные деньги используются в качестве запасного варианта". Благодаря координации усилий различных секторов удалось оптимизировать систему приема иностранных карт, упростить процедуры привязки зарубежных банковских карт к внутренним сервисам мобильных платежей, а также обеспечить предоставление услуг по обмену наличных в ключевых точках. В 2025 году более 10 млн иностранных туристов воспользовались внутренними сервисами мобильных платежей с помощью таких методов, как "привязка иностранных карт к местным сервисам" и "использование иностранных электронных кошельков на территории страны", а в аэропортах были созданы демонстрационные зоны платежного обслуживания.

2.3.2. Одновременное совершенствование процедуры возврата НДС при выезде иностранных граждан. К концу 2025 года в узловых аэропортах было открыто в общей сложности 453 магазина с возможностью возврата НДС и 58 пунктов оформления возврата НДС. Упрощение процедур оплаты и возврата НДС повысило качество обслуживания иностранных путешественников, способствовало развитию туризма и торговли за счет авиаперевозок и отвечало цели ИКАО по созданию доступной системы воздушного транспорта.

2.4. **Углубление интеграции авиации, культуры и туризма, а также расширение сети маршрутов воздушного транспорта за счет организации авиационно-железнодорожных интермодальных перевозок**

2.4.1. В 2025 году сектор гражданской авиации и культурно-туристический сектор прилагали совместные усилия по интеграции авиации, культуры и туризма путем разработки фирменных продуктов, ориентированных на развитие сетей въездных маршрутов и оказание туристических услуг в аэропортах. В связи с текущей концентрацией международных рейсов в узловых аэропортах были запущены экспериментальные проекты по организации авиационно-железнодорожных интермодальных перевозок. Эти инициативы стимулировали авиакомпании и железнодорожные компании налаживать координацию в сфере продажи билетов, уведомлений о маршрутах и обслуживания пассажиров на протяжении всей поездки. Кроме того, в экспериментальном порядке был продлен срок предварительной продажи железнодорожных билетов для более эффективного учета специфики планирования поездок иностранными туристами.

2.4.2. Организация авиационно-железнодорожных интермодальных перевозок позволяет расширить охват сети воздушного транспорта при относительно низких затратах. Такой подход соответствует цели создания взаимосвязанной транспортной системы, обозначенной в Стратегическом плане на 2026–2050 годы, и согласуется с ориентирами, изложенными в резолюции A42-26 Ассамблеи, поддерживающей скоординированное развитие различных видов транспорта.

2.4.3. Сектор гражданской авиации в сотрудничестве с сектором культуры и туризма провел рекламные кампании по продвижению въездных туристических маршрутов. В общей сложности было выполнено 95 въездных чартерных рейсов и отобрано 16 приоритетных въездных маршрутов. В целях укрепления связности распределение авиационных ресурсов увязывалось с процессом привлечения пассажиров и продвижения направлений поездок.

2.5. **Основной опыт: разработка в рамках межотраслевого сотрудничества комплексных решений, охватывающих все этапы поездки**

2.5.1. Для повышения авиационной связности не требуется создание новых учреждений; решение заключается в использовании существующих механизмов координации для обеспечения взаимодействия между различными секторами. Возобновление авиасообщения позволяет обеспечить доступность, упрощение визовых формальностей при транзите – совершить беспрепятственный въезд, совершенствование платежной системы и оказание вспомогательных услуг в сфере культурно-туристической деятельности – гарантировать полноценное впечатление от поездки, а организация авиационно-железнодорожных интермодальных перевозок – расширить охват услуг. Опираясь на контрольные списки по конкретным вопросам, целенаправленную координацию задач, экспериментальную проверку и оценку на основе данных, мы можем добиться кумулятивного эффекта от реализации политических мер.

2.5.2. Основная концепция масштабирования и распространения ключевого опыта выглядит следующим образом: фокус на всей цепочке поездки пассажира, опора на существующие механизмы координации, использование рыночных данных для оценки результатов и применение подхода, предусматривающего внедрение сначала экспериментальных проектов с последующим постепенным масштабированием. Государства-члены с ограниченными ресурсами могут выбрать в качестве отправной точки отдельный узловой аэропорт, ключевые маршруты или наиболее острые проблемы. Такая идея соответствует принципам комплексной координации и постоянного совершенствования, закрепленным в соответствующих резолюциях ИКАО.

3. РЕКОМЕНДАЦИЯ

3.1. С учетом вышеизложенного Конференции рекомендуется:

a) рекомендовать ИКАО укреплять сотрудничество с Всемирной туристской организацией, Всемирной таможенной организацией (ВТамО), а также Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА), Международным советом аэропортов (МСА) и Международным союзом железных дорог (МСЖД) в рамках соответствующих групп экспертов для изучения такой возможности и разработки набора инструментов по повышению авиационной связности и упрощению пассажирских формальностей для добровольного использования. Этот набор инструментов мог бы охватывать такие области, как распределение обязанностей между секторами, выявление проблемных вопросов для пассажиров, экспериментальные программы в пунктах въезда, скоординированное развитие маршрутов воздушного транспорта и рынков пунктов назначения, а также интермодальные перевозки с использованием различных видов транспорта;

b) призвать государства-члены изучить возможность использования на добровольной основе "пакетов мер сотрудничества в целях повышения связности" в рамках двустороннего и регионального сотрудничества в области авиации. Без ущерба для своего национального суверенитета и авиационной безопасности, а также не нарушая действующих соглашений о воздушном транспорте, они могут комбинировать и применять такие меры, как предоставление прав на перевозки, упрощение транзитных формальностей, развитие аэропортового обслуживания, упрощение платежных формальностей, продвижение туризма в пунктах назначения и организация интермодальных перевозок в целях повышения устойчивости эксплуатационного потенциала

новых маршрутов воздушного транспорта и укрепления стимулирующей роли авиации в развитии туризма и обеспечении экономического роста;

c) призвать государства-члены осуществлять точечные экспериментальные программы. Каждая страна с учетом своих конкретных условий может выбрать узловые аэропорты, трансграничные коридоры или ключевые маршруты воздушного транспорта для проведения первоначальных испытаний в таких конкретных областях, как транзитное оформление, платежные сервисы для пребывающих пассажиров, интеграция авиационного и железнодорожного транспорта, а также многоязычное обслуживание, а затем постепенно масштабировать такую практику по итогам основанной на данных оценки. Региональные бюро ИКАО могут оказывать техническую помощь в поддержку достижения цели "Ни одна страна не остается без внимания".

— КОНЕЦ —