



**35-Я СЕССИЯ АССАМБЛЕИ
ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ**

Пункт 17 повестки дня. Совершенствование Стандартов ИКАО

ПЕРЕСМОТР МАРШРУТОВ ОБСЛУЖИВАНИЯ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ

(Представлено Южной Африкой)

АННОТАЦИЯ

В целях обеспечения экономической жизнеспособности авиакомпании пытаются вести упорную борьбу за сокращение рабочей силы, расходов на топливо и других крупномасштабных расходов. В настоящем рабочем документе группам регионального планирования и осуществления проектов (PIRG) предлагается провести работу по пересмотру и совершенствованию всех структур маршрутов ОВД, указанных в аэронавигационных планах, с целью определить, где можно получить любую дополнительную экономию за счет сокращения полетного времени, затрачиваемого пользователями, что непосредственно приводит к выгодам в финансовой и экологической областях. Кроме того, настоящий документ призывает к внедрению всех маршрутов, указанных в аэронавигационных планах, что будет способствовать повышению эффективности системы, а также настоятельно рекомендует государствам активно участвовать в работе PIRG, проводимой в этом направлении.

Действия Ассамблеи указаны в п. 3.

СПРАВОЧНЫЙ МАТЕРИАЛ

Дос 9426, Руководство по планированию обслуживания воздушного движения

Дос 9833, Доклад внешнего ревизора

Доклад 14-го совещания Группы аэронавигационного планирования и осуществления проектов в регионе AFI (APIRG/14)

Дос 9828, Доклад Одиннадцатой Аэронавигационной конференции

Дос 7300, Конвенция о международной гражданской авиации

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Как только деятельность авиакомпаний начала нормализовываться после ряда событий недавнего прошлого, которые существенным образом повлияли на международную гражданскую авиацию, определяющим фактором расходов стали цены на топливо. Ожидается, что в нынешнем году авиакомпании, занятые в международных воздушных перевозках, затратят на топливо на 8 млрд. долл. США больше, чем в 2003 году. В целях обеспечения экономической жизнеспособности авиакомпании ведут упорную борьбу за сокращение рабочей силы, расходов на топливо и других крупномасштабных расходов.

1.2 Одним из шагов, который ИКАО может предпринять в целях оказания помощи своим партнерам по авиации, заключается в том, чтобы продолжить работу по обеспечению предоставления наиболее эффективных с точки зрения затрат маршрутов между пунктами вылета и назначения. Тем не менее, с учетом противоречивых требований, предъявляемых многими пользователями в отношении использования воздушного пространства, и политических и экономических соображений, а также соображений безопасности, часто не представляется возможным выполнять полет по наиболее предпочтительному маршруту, что в результате увеличивает расходы эксплуатантов на топливо и техническое обслуживание.

1.3 Созданные Советом группы регионального планирования и осуществления проектов (PIRG) отвечают за обеспечение непрерывной и согласованной разработки региональных аэронавигационных планов, а также за содействие и контроль их реализации – задачу, которую они очень успешно выполняют.

1.4 В выводе 4/1 Одиннадцатой Аэронавигационной конференции (Монреаль, 22 сентября – 2 октября 2003 года) подчеркивалась необходимость согласования аэронавигационных систем по регионам. Конференция отметила, что PIRG добились значительного прогресса в деле внедрения систем связи, навигации и наблюдения/организации воздушного движения (CNS/ATM), и в некоторых случаях они выполняли свою работу на межрегиональной основе с целью продвижения глобальных инициатив. Отмечалось, что эти согласованные PIRG инициативы дали значительные преимущества как поставщикам обслуживания воздушного движения (ОВД), так и пользователям.

1.5 На Конференции также отмечалось, что нынешний механизм регионального планирования уже предоставляет возможность государствам и PIRG применять процедуры повышения пропускной способности, что может привести к получению реальных выгод и экономии как для пользователей, так и для поставщиков обслуживания.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Отличным примером изменения структуры маршрутов и той роли, которую играют региональные бюро ИКАО и группы регионального планирования и осуществления проектов, является введение новой сети маршрутов, соединяющих Южную и Юго-Восточную Азию, Ближний Восток и Европу (EMARSSH), что, благодаря руководящей роли ИКАО, привело к получению значительных выгод, поддающихся количественному выражению. Полетное время на маршрутах между Европой и Австралией сократилось в среднем на 30 мин. Это выразилось приблизительно в 1%-ной экономии топлива, или 22,4 млн. кг топлива, в год и в сокращении

расходов авиакомпаний на 55 млн. долл. США в год. Кроме того, такая экономия имела благоприятные экологические последствия.

2.2 Другим хорошим примером экономии, полученной за счет изменения структуры маршрутов, является создание сети кроссполярных маршрутов, которые позволяют выполнять полеты между Северной Америкой и регионом Азии через воздушное пространство России и Канады, что приводит как к экономической, так и экологической выгоде. Из докладов PIRG ясно следует, что в аэронавигационных планах указываются различные маршруты, работой по внедрению или спрямлению которых государства не занимаются, что вынуждает пользователей выполнять полеты по маршрутам, не являющимся оптимальными с точки зрения экономических показателей, т. е. имеет место ситуация, которую с трудом можно допустить.

2.3 В целях обеспечения максимального использования ресурсов пользователей группам регионального планирования и осуществления проектов совместно с ними потребуются чаще пересматривать маршруты ОВД с учетом новых технологий, с тем чтобы удовлетворить требования пользователей и получить дополнительную экономию. Одновременно с этим предлагаемые изменения, перед тем как они будут представлены в ИКАО для рассмотрения на самом высоком уровне, должны пройти согласование на региональной основе.

2.4 В том случае, если PIRG выявят маршруты, внедрение которых, как представляется, наталкивается на отсутствие политической воли, этот вопрос будет доведен до сведения Совета ИКАО в целях безотлагательного принятия соответствующих мер. Следует отметить, что статья 37 Конвенции о международной гражданской авиации оговаривает положение, в соответствии с которым Договаривающиеся государства обязуются сотрудничать в обеспечении максимально достижимой степени единообразия правил, стандартов, процедур и организации, касающихся воздушных судов, персонала, воздушных трасс и вспомогательных служб, по всем вопросам, в которых такое единообразие будет содействовать аэронавигации и совершенствовать ее.

2.5 В сегодняшних экономических условиях любое сокращение полетного времени, которое можно получить за счет использования оптимизированной структуры маршрутов, имеет очень важное значение в деле обеспечения финансовой жизнеспособности конкретных маршрутов. С учетом этого предлагается поставить группам регионального планирования и осуществления проектов задачу по пересмотру в первоочередном порядке всех маршрутов ОВД, указанных в аэронавигационных планах, с целью найти и предложить дополнительную экономию, которую можно достигнуть в части полетного времени.

3. ДЕЙСТВИЯ АССАМБЛЕИ

3.1 Ассамблее предлагается:

- a) принять к сведению экономию в области финансовых средств и экологические выгоды, которые можно получить за счет введения новых или пересмотра нынешних маршрутов;
- b) поручить Совету задействовать группы регионального планирования и осуществления проектов для определения возможной дополнительной экономии за счет совершенствования структур маршрутов;

- c) поручить Совету настоятельно рекомендовать государствам принять активное участие в работе PIRG, направленной на совершенствование структур маршрутов; и
- d) поручить Совету настоятельно рекомендовать государствам внедрить все маршруты, указанные в аэронавигационных планах, что способствует повышению эффективности системы.

– КОНЕЦ –