



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

КОНФЕРЕНЦИЯ ПО ЭКОНОМИКЕ АЭРОПОРТОВ И АЭРОНАВИГАЦИОННОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ

Монреаль, 15–20 сентября 2008 года

- Пункт 3 повестки дня. **Конкретные проблемы экономики аэронавигационного обслуживания и управления им**
- Пункт 3.4 повестки дня. **Экономические и организационные аспекты, связанные с реализацией глобальной концепции организации воздушного движения (ОрВД)**

ЭКОНОМИЧЕСКИЕ И ОРГАНИЗАЦИОННЫЕ АСПЕКТЫ, СВЯЗАННЫЕ С РЕАЛИЗАЦИЕЙ ГЛОБАЛЬНОЙ КОНЦЕПЦИИ ОРГАНИЗАЦИИ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ (ОрВД)

(Представлено Секретариатом)

АННОТАЦИЯ

В настоящем документе рассматриваются экономические и организационные аспекты в контексте *Глобальной эксплуатационной концепции ОрВД ИКАО* (Дос 9854). В целях эффективной и рентабельной реализации данной концепции, в частности в сфере финансирования инфраструктуры и в сфере создания "однородного" воздушного пространства, следует расширить международное сотрудничество и взаимодействие в рамках сообщества ОрВД. Чтобы подчеркнуть важность международного сотрудничества в документ *"Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание"* (Дос 9082) предлагается внести изменения. Поскольку процесс реализации концепции продолжается, ИКАО следует по-прежнему следить за развитием событий для определения потребностей в дополнительных установках и рекомендациях по данному вопросу в будущем.

Действия Конференции указаны в п. 5.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 *Глобальная эксплуатационная концепция организации воздушного движения* (Дос 9854) отражает видение ИКАО единой согласованной и основанной на глобальном взаимодействии системы организации воздушного движения (ОрВД). С горизонтом планирования,

охватывающим период до 2025 года и последующие годы, эта эксплуатационная концепция предусматривает структуризацию воздушного пространства на глобальном уровне. Цель состоит в образовании единого континуума воздушного пространства, свободного от эксплуатационных разрывов и несоответствий. Ожидаемые экономические выгоды новой глобальной системы включают, например, экономию времени пассажиров, снижение пассажирских и грузовых тарифов, повышение производительности, стимулирование деятельности смежных отраслей и передачу навыков применения высоких технологий.

1.2 В настоящем документе рассматриваются некоторые экономические и организационные вопросы, связанные с реализацией глобальной эксплуатационной концепции ОрВД, при этом основное внимание уделяется международному сотрудничеству. В нем также рассматривается соответствующий текст документа *"Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание"* (Doc 9082).

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Глобальная эксплуатационная концепция ОрВД предполагает сотрудничество и постоянное участие членов сообщества ОрВД, а именно: аэродромного сообщества, государств, ИКАО, индустрии поддержки ОрВД, пользователей воздушного пространства, поставщиков воздушного пространства, поставщиков служб ОрВД и регламентирующих полномочных органов (в алфавитном порядке). Для получения выгод новых систем необходимо расширить сотрудничество и взаимодействие между всеми членами сообщества.

2.2 Сотрудничество в рамках сообщества ОрВД может способствовать, в частности, финансированию инвестиционных проектов. Инфраструктура, необходимая для реализации этой эксплуатационной концепции, в большинстве случаев должна будет обладать пропускной способностью, достаточной для обслуживания большого числа государств, и будет требовать значительных инвестиций, выходящих за рамки возможностей одного государства. Поэтому в каждом государстве, регионе и однородном районе на основе сотрудничества необходимо будет принимать решения, связанные с планированием капиталовложений, необходимых для реализации эксплуатационной концепции, и сроками таких капиталовложений. 36-я сессия Ассамблеи ИКАО, состоявшаяся в Монреале в 2007 году, приняла резолюцию, которая настоятельно рекомендует государствам, отрасли и финансовым организациям оказывать необходимую поддержку согласованной реализации *Глобального аэронавигационного плана* (ГАНП, Doc 9750). Эксплуатационная концепция и ГАНП служат всеобъемлющей основой для глобального сотрудничества и согласуются с программами NextGen Соединенных Штатов Америки (Авиатранспортная система следующего поколения) и SESAR Европы (Исследования в области ОрВД "единого европейского неба").

2.3 Международное сотрудничество также является ключом к эффективному и рентабельному созданию "однородного" воздушного пространства в региональном и/или глобальном масштабе. В соответствии с эксплуатационной концепцией системы связи, навигации и наблюдения (CNS) и системы ОрВД будут способствовать созданию однородного воздушного пространства на основе эксплуатационных и технических требований в отличие от воздушного пространства, устанавливаемого на основе государственных границ. В случае полной реализации концепции однородного воздушного пространства можно будет предусматривать меньшее

количество средств ОрВД, которые будут охватывать более обширные районы. В ряде мест функционируют или разрабатываются региональные механизмы ОрВД¹.

2.4 В п. 12 документа Дос 9082 поощряется международное сотрудничество в предоставлении и эксплуатации аэронавигационных служб, когда это выгодно заинтересованным поставщикам и пользователям. Однако в нынешнем тексте п. 12 не упоминается ни глобальная эксплуатационная концепция ОрВД, ни ГАНП. Этот текст следует расширить за счет включения такого упоминания, как сделано в других документах ИКАО. Новый текст следует поместить непосредственно перед п. 18, поскольку международное сотрудничество не имеет прямого отношения к автономии и приватизации.

2.5 Может возникнуть также ряд других экономических и организационных вопросов. Например, создание однородного воздушного пространства потребует разработки общей системы взимания сборов, а также принципов распределения доходов между различными государствами в контексте общего блока воздушного пространства. В *Руководстве по экономическим аспектам аэронавигационного обслуживания* (Дос 9161) описываются последние события в Европе, но не содержится никакого существенного инструктивного материала в этом отношении. Кроме того, потребуется разработать методы оценки экономических последствий применения эксплуатационных характеристик в результате внедрения эксплуатационной концепции (например, как установить значение времени для количественной оценки экономии времени пассажиров) в рамках технико-экономических обоснований и анализов затрат и выгод.

2.6 Кроме того, необходимо будет рассмотреть вопрос о методах применения принципов управления эффективностью работы в соответствии с глобальной эксплуатационной концепцией ОрВД. Хотя данная работа еще не завершена, некоторый практический инструктивный материал имеется в *Руководстве по глобальным характеристикам аэронавигационной системы* (Дос 9883), где описывается метод принятия основанного на характеристиках подхода в процессе перехода от сегодняшней системы ОрВД к будущей системе ОрВД. Кроме того, в документе ИКАО под названием "*Управление эффективностью работы и ее измерение для поставщиков аэронавигационного обслуживания*", размещенном на веб-сайте CEANS, учитывается глобальная эксплуатационная концепция ОрВД при рассмотрении аспектов, касающихся экономических показателей и показателей управленческой деятельности поставщиков аэронавигационного обслуживания.

2.7 Поскольку реализация глобальной эксплуатационной концепции ОрВД с использованием ГАНП в качестве основного документа планирования реализации является динамичным процессом, разрабатывать дополнительные принципы в отношении вопросов, затронутых в пп. 2.5 и 2.6 выше, преждевременно. Пока следует следить за развитием событий и осуществлять сбор информации по данному вопросу, с тем чтобы позволить ИКАО определить, необходимо ли будет в будущем разработать дополнительные принципы, а также определенный инструктивный материал.

¹ В Европе успешно осуществляются инициативы, касающиеся "единого европейского неба" (SES), SESAR и функциональных блоков воздушного пространства (FAB). В марте 2007 года Европейская комиссия выпустила среднесрочный доклад о ходе создания FAB. В докладе подтверждается, что FAB должны основываться на эксплуатационных требованиях, в частности на потоках воздушного движения, а не на существующих национальных границах.

3. **ВЫВОДЫ**

3.1 Из вышеизложенного можно сделать следующие выводы:

- a) государствам следует стремиться к эффективной и рентабельной реализации глобальной эксплуатационной концепции ОрВД с использованием ГАНП в качестве документа планирования реализации на основе международного сотрудничества и взаимодействия в рамках сообщества ОрВД;
- b) ИКАО следует по-прежнему следить за развитием экономических и организационных аспектов, связанных с глобальной эксплуатационной концепцией ОрВД и ГАНП, с целью определения потребности в разработке в будущем дополнительных принципов и инструктивного материала по данному вопросу;
- c) ИКАО следует изменить текст п. 12 документа Дос 9082, чтобы подчеркнуть необходимость международного сотрудничества при осуществлении глобальной эксплуатационной концепции ОрВД и ГАНП.

4. **ПРЕДЛАГАЕМЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ В ЧАСТИ ПОЛИТИКИ**

4.1 В соответствии с выводом с) в п. 3.1 п. 12 документа Дос 9082 предлагается заменить нижеуказанным новым пунктом, который следует поместить непосредственно перед п. 18:

Международное сотрудничество

xx. Совет поощряет международное сотрудничество в сфере предоставления и эксплуатации аэронавигационного обслуживания, когда это выгодно заинтересованным поставщикам и пользователям, с целью содействия эффективной и рентабельной реализации глобальной эксплуатационной концепции организации воздушного движения ИКАО на основе указаний Глобального аэронавигационного плана. (См. также п. 18, касающийся взимания сборов).

5. **ДЕЙСТВИЯ КОНФЕРЕНЦИИ**

5.1 Конференции предлагается:

- a) рассмотреть и одобрить выводы, изложенные в п. 3.1;
- b) рассмотреть и одобрить изменения к документу Дос 9082, предложенные в п. 4.1.