



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

ДВЕНАДЦАТАЯ АЭРОНАВИГАЦИОННАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ

Монреаль, 19–30 ноября 2012 года

Пункт 1 повестки дня. Стратегические вопросы, касающиеся проблем интеграции, взаимодействия и гармонизации систем в поддержку концепции "единого неба" для международной гражданской авиации

- 1.1 Глобальный аэронавигационный план (ГАНП) – рамки деятельности для глобального планирования:**
а) методология и содержание ASBU

ЕВРОПЕЙСКИЙ ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПЛАН ОРВД И БЛОЧНАЯ МОДЕРНИЗАЦИЯ АВИАЦИОННОЙ СИСТЕМЫ

(Представлено председательством Европейского союза от имени Европейского союза и его государств-членов¹; другими государствами-членами Европейской конференции гражданской авиации² и государствами-членами ЕВРОКОНТРОЛЯ)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем документе приводится высокоуровневое краткое описание Европейского генерального плана ОРВД, который согласуется с блочной модернизацией авиационной системы (ASBU) ИКАО и Глобальным аэронавигационным планом (ГАНП). В целях упрощения и поддержания глобальной интероперабельности необходим глобальный процесс поддержки ГАНП и ASBU, который бы взаимодействовал с такими национальными/региональными процессами планирования ОРВД, как европейский процесс, поддерживающий Европейский генеральный план ОРВД.

Действия: Конференции предлагается согласиться с рекомендацией, изложенной в п. 6.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Европейский генеральный план ОРВД является единой европейской исходной моделью для технической основы Программы создания "единого европейского неба" (SES).

1.2 Европейские руководящие органы недавно утвердили второе издание Генерального плана. Доступ к указанному Генеральному плану, содержащему три последовательных уровня агрегации, можно получить через портал Генерального плана (www.atmmasterplan.eu).

¹ Австрия, Бельгия, Болгария, Венгрия, Германия, Греция, Дания, Ирландия, Испания, Италия, Кипр, Латвия, Литва, Люксембург, Мальта, Нидерланды, Польша, Португалия, Румыния, Словакия, Словения, Соединенное Королевство, Финляндия, Франция, Чешская Республика, Швеция и Эстония. Все эти 27 государств являются также членами ЕКА.

² Азербайджан, Албания, Армения, Босния и Герцеговина, Бывшая югославская Республика Македония, Грузия, Исландия, Молдова, Монако, Норвегия, Сан-Марино, Сербия, Турция, Украина, Хорватия, Черногория и Швейцария.

2. ИСТОРИЯ ВОПРОСА

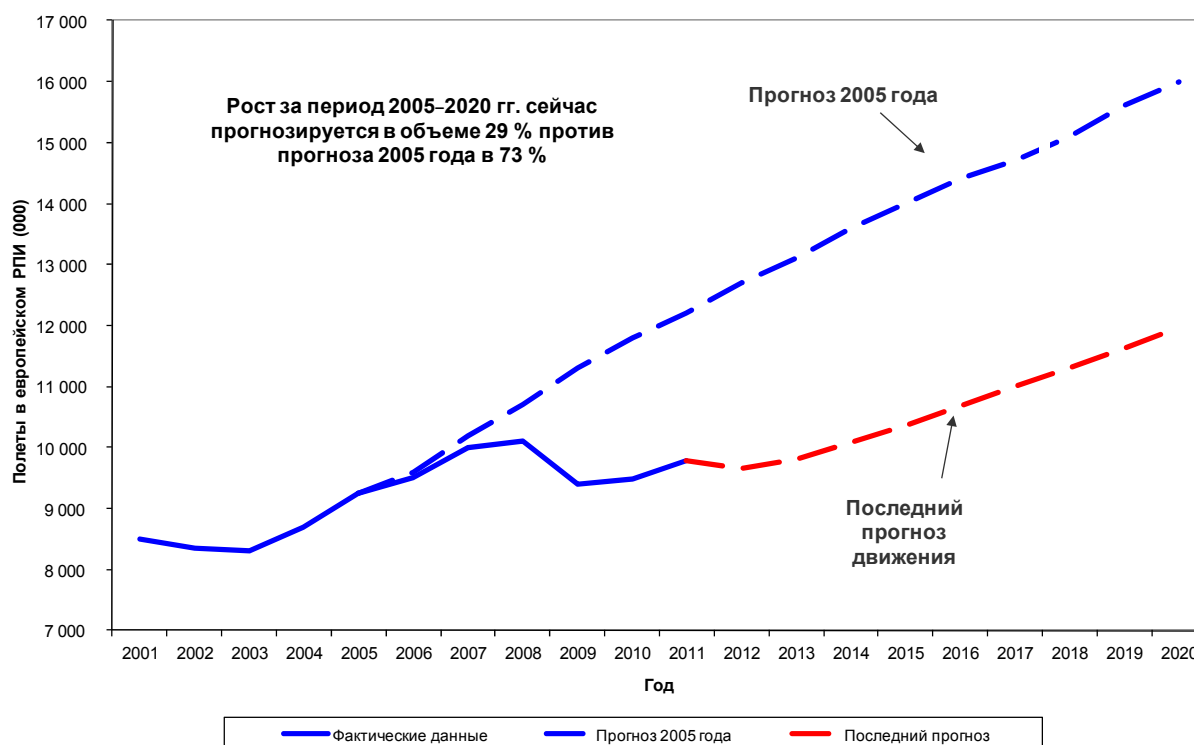
2.1 В Генеральном плане приводятся основополагающие изменения эксплуатационного и технического характера, которые требуются для того, чтобы способствовать достижению целевых характеристик SES в Европе. Это согласованная (но юридически не обязывающая) европейская "дорожная карта", связывающая научные исследования и разработки со сценариями внедрения.

2.2 Эксплуатационная концепция, лежащая в основе указанных основополагающих изменений, соответствует Глобальной эксплуатационной концепции ИКАО применительно к глобальной интероперабельности (документ ИКАО Doc 9854 "Глобальная эксплуатационная концепция организации воздушного движения").

2.3 Процесс генерального планирования является стратегическим и базируется на эксплуатационных характеристиках (существующий Генеральный план рассчитан до 2030 года) и следует принципам, сформулированным в "Руководстве по глобальным характеристикам аэронавигационной системы" (Doc 9883) ИКАО. Эксплуатационные потребности определяются, исходя из политических целей высокого уровня и прогнозируемой эволюции воздушного движения.

3. СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ЦЕЛЕВЫЕ ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ

3.1 Как показано на рисунке ниже, эволюция воздушного движения не соответствовала прогнозу, на котором было построено предыдущее издание Генерального плана. Хотя сохраняются значительные неопределенности в отношении ближайшего будущего, тем не менее, согласно единодушным экономическим прогнозам, все еще предполагается возобновление близкой к росту тенденции в среднесрочной перспективе, и именно на этой основе был разработан и впоследствии обновлен Генеральный план. Более того, эксплуатационные концепции ОрВД и технические разработки не только приводят к повышению пропускной способности, необходимой для обслуживания значительно больших объемов воздушного движения, но также способствуют реализации других эксплуатационных и социальных ожиданий; например, ожиданию более точных во времени, более гибких и более экологических авиаперевозок.



3.2 Эксплуатационные потребности определяются для четырех основных направлений деятельности (КРА): безопасность полетов, пропускная способность, рентабельность и экология/топливная эффективность в качественном или количественном выражении в зависимости от наличия подходящей информации. Указанные эксплуатационные потребности дают расчетную оценку эксплуатационных характеристик, которые необходимо обеспечить в конкретной части сети ОрВД в конкретный момент времени, на основе прогнозов воздушного движения и бизнес-требований. Затем они используются в качестве основы для определения вариантов внедрения и дают уверенность в возможности достичь целей, установленных рамками эксплуатационных характеристик, описанными в документе AN-Conf/12-WP/30, когда настанет время осуществлять эти изменения.



4. ОСНОВОПОЛАГАЮЩИЕ ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ

4.1 Переход к целевой эксплуатационной концепции охватывает три дополняющих друг друга этапа. Этап 1 "Операции, основанные на времени" является центральным элементом текущего Генерального плана, и он переходит к этапу 2 "Операции, основанные на траектории" и затем к этапу 3 "Операции, основанные на эксплуатационных характеристиках". Этап 1 начинается с базового варианта внедрения, состоящего из эксплуатационных и технических решений, которые успешно прошли этап НИОКР и были внедрены или планируются к внедрению.

4.2 Как показано на рисунке ниже, в Генеральном плане для этапа 1 определены 11 основополагающих эксплуатационных изменений. Они создадут основу для последующих этапов с учетом эксплуатационных потребностей. Указанные 11 основополагающих изменений сгруппированы в привязке к 6 рисункам, которые описывают главные стратегические направления.

4.3 Механизмом реализации указанных эксплуатационных изменений являются изменения в технических системах, процедурах, человеческом факторе и институциональные изменения, включая стандартизацию и регламентирование. Генеральный план поддерживает "дорожные карты" всех этих изменений для каждой группы заинтересованных сторон, обеспечивая при этом, чтобы их внедрение планировалось с ориентацией на эксплуатационные характеристики и при полной синхронизации (например, между внедрением наземных и бортовых систем) в целях достижения максимальных общесистемных выгод от капиталовложений заинтересованных сторон.

5. СВЯЗЬ С ASBU

5.1 Глобальная интероперабельность имеет важное значение для пользователей воздушного пространства. Она позволяет получать максимальную отдачу от инвестиций, что является выгодным для Глобальной системы ОрВД.

5.2 Генеральный план способствует обеспечению глобальной интероперабельности тремя путями. Все эксплуатационные изменения связаны со структурой ASBU. "Дорожные карты", особенно те, которые касаются систем связи, навигации и наблюдения, соответствуют "дорожным картам" в ГАНП. Более того, Генеральный план включает "дорожную карту" по стандартизации (см. документ ...), отражающую европейские потребности в области стандартизации, для которых необходимо использовать глобальный подход.

5.3 Глобальную интероперабельность можно обеспечить лишь в том случае, когда все национальные и многонациональные/региональные программы НИОКР и внедрения будут "подпитывать" определенную в ГАНП и ASBU глобальную исходную модель и поддерживать свое соответствие этой модели.

5.4 Необходим эффективный процесс в рамках ИКАО, который мог бы обеспечить, чтобы предлагаемые изменения к глобальной исходной модели своевременно отслеживались, анализировались, чтобы по ним своевременно принималось решение и чтобы они реализовывались в обновленном варианте в соответствии с четким циклом обновления.

6. РЕКОМЕНДАЦИИ

6.1 Конференции предлагается:

- a) принять к сведению Европейский генеральный план ОрВД в качестве сводной и одобренной европейской точки зрения на эволюцию европейской системы ОрВД, ориентированную на эксплуатационные показатели;
- b) принять к сведению согласованность Европейского генерального плана ОрВД с ASBU ИКАО;

- с) предложить государствам и регионам использовать ГАНП и ASBU в качестве глобальной исходной модели для программ НИОКР и внедрения в области ОрВД;
- d) просить ИКАО разработать и внедрить эффективный процесс поддержки глобальной исходной модели на основе использования информации от программ НИОКР и внедрения в системе ОрВД;
- e) просить ИКАО придать приоритетное значение своевременной разработке стандартов и процедур для реализации основополагающих эксплуатационных изменений и поддержки технологических изменений в системе ОрВД.

— КОНЕЦ —