



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

ДВЕНАДЦАТАЯ АЭРОНАВИГАЦИОННАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ

Монреаль, 19–30 ноября 2012 года

- Пункт 2 повестки дня. Операции на аэродроме – повышение эффективности работы аэропортов
- 2.1 Пропускная способность аэропортов

ВКЛЮЧЕНИЕ ОПЕРАЦИЙ В АЭРОПОРТУ В СИСТЕМУ ОРГАНИЗАЦИИ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ

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

КРАТКАЯ СПРАВКА

Настоящий документ призывает ИКАО постоянно учитывать операции в аэропортах при планировании систем ОрВД, основанных на характеристиках. Он содержит общее мнение стран Европы в отношении включения операций в аэропортах в систему организации воздушного движения и предлагает рассматривать его в данном контексте в качестве полезного примера.

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

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Цель данного документа заключается в том, чтобы призвать ИКАО постоянно учитывать операции в аэропортах при планировании систем организации воздушного движения (ОрВД), основанных на характеристиках, и рассматривать программу единого европейского неба в качестве ценного примера в данном контексте. ИКАО поможет государствам путем разработки глобальных стандартов предпринять соответствующие меры по повышению эффективности за счет улучшения характеристик системы в результате интеграции операций в аэропортах и процессов ОрВД, а также применения сетевых операций.

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 ЕКГА.

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.

1.2 Данная цель может быть достигнута за счет эффективного использования механизмов координации ИКАО. В случае успешной разработки системы сетевого управления европейский опыт поможет другим регионам, а за счет применения таких механизмов все регионы ИКАО смогут выявить и устранить расхождения, тем самым обеспечив прозрачность деятельности на границах между регионами.

2. КОРРЕЛЯЦИЯ СПРОСА И ПРЕДЛОЖЕНИЯ В ЦЕЛЯХ ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ

2.1 Подход "от перрона до перрона"³ требует полной интеграции операций в аэропорту и действий на маршруте и, где применимо, сетевых операций ОрВД. Повышение уровня взаимодействия между эксплуатантами аэропортов и их бизнес-партнерами⁴, начиная от этапа стратегического планирования, улучшит согласованность действий местных (наземных) и глобальных (маршрутных) процессов.

2.2 Операции в аэропортах должны рассматриваться в этом контексте, поскольку они могут иметь существенное влияние на движение по маршруту, а их многообразие может создавать ситуации пиковой интенсивности движения и превышения спроса над пропускной способностью на этапе полета по маршруту и/или в аэропорту прибытия. Кроме этого, влияние совокупных задержек на движение воздушных судов может быть существенным, приводя, в свою очередь, к еще большему нарушению хода операций, что скажется на показателях эффективности индивидуальных эксплуатантов воздушных судов и эффективности в мировом масштабе.

2.3 Прогнозируемость и общая ситуационная осведомленность чрезвычайно важны для того, чтобы каждая заинтересованная сторона могла действовать исходя из своих потребностей. Процессы единообразного (т. е. с соблюдением общепринятых стандартов) совместного принятия решений в аэропорту являются важным конструктивным элементом такого процесса совершенствования. Это станет отправной точкой на пути к более системному подходу, когда коллективное управление осуществляется всеми основными процессами в аэропорту для обеспечения общего понимания ситуации и оптимальных уровней прогнозирования.

2.4 Процессы планирования должны, по мере необходимости, создавать безопасную пропускную способность, обеспечивая при этом эффективность полета с учетом ожидаемого спроса и оперативной ситуации. Это достигается за счет повышения гибкости и прогнозируемости на этапе между наземным движением и полетом по маршруту, при этом минимизируется воздействие на глобальные операции, как и количество несогласованных решений. Если это не представляется возможным, то, по нашему мнению, расписания могут быть изменены/спланированы таким образом, чтобы процесс оптимизации сети отвечал потребностям пользователя. Спрос со стороны гражданских и военных воздушных судов удовлетворяется посредством согласованных договоренностей, а конфигурация воздушного пространства (включая этап полета по маршруту и операции в районе аэродрома) динамически адаптируется к спросу на перевозки и военные маневры, чтобы удовлетворить любые требования пользователей к полетам, например, предоставляя пользователям воздушного пространства открывающиеся возможности пропускной способности.

³ Данная концепция предусматривает анализ траектории в целом на земле и процесса полного обслуживания и загрузки.

⁴ В основном эксплуатанты воздушных судов, агенты по наземному обслуживанию и поставщики аэронавигационного обслуживания.

2.5 В Европе процесс декларирования пропускной способности аэропорта (и последующего распределения аэропортовых слотов) тесно связан с процессом планирования воздушного пространства. Качество данных, используемых для целей планирования, значительно повышается за счет предоставления более точных данных непосредственно эксплуатантами аэропорта, координаторами аэропорта и пользователями воздушного пространства. Кроме этого, данные от всех аэропортов, в которых существуют значительные объемы движения, используются в качестве вводных данных для процесса сетевого планирования, таким образом может быть получена полная и точная картина ожидаемого воздушного движения.

2.6 Проводятся комплексные оценки пропускной способности аэропорта с тем, чтобы обеспечить полное соответствие всех аспектов процесса распределения слотов и использование точных данных в рамках процесса сетевого планирования. Согласованные значения пропускной способности ("объявленной" пропускной способности, как указано в европейском законодательстве), публикуемые аэропортами, должны рассматриваться как один из видов контракта. Процесс планирования от стратегического этапа к предтактическим и далее к тактическим операциям включает в себя постоянный цикл управления качеством, включая постэксплуатационный анализ, что соответствует применению концепций "от перрона до перрона" и "воздух – воздух".

3. ВКЛЮЧЕНИЕ АЭРОПОРТОВ ОТ ЭТАПА ПЛАНИРОВАНИЯ ДО ПОСТЭКСПЛУАТАЦИОННОГО АНАЛИЗА

3.1 Развитие глобальной авиации определяется более активным участием заинтересованных сторон в разворачивающемся совместном процессе от планирования до постэксплуатационного анализа в форме постоянного обмена самой свежей полетной информацией. В результате улучшается удовлетворение спроса, исходя из имеющейся пропускной способности, за счет планов, принимаемых в качестве целевых показателей для всех участвующих сторон, с учетом оперативной обновляемой информации, оценки операций, исходя из заданных показателей эффективности, и обновления планов.

3.2 Поэтому необходимо, чтобы заинтересованные стороны, участвующие в операциях, обеспечивали своевременную подготовку эксплуатационных планов, прогнозов эффективности и вспомогательных средств и данных. Они должны рекомендовать меры по повышению прозрачности процесса в целом и, в частности, по разработке совместно с заинтересованными сторонами эффективного интерактивного подхода с тем, чтобы достичь консенсуса по вопросам планирования операций. Своевременный обмен динамичной оперативной информацией между органами ОрВД улучшит прогнозируемость пропускной способности сектора и будет способствовать улучшению процессов координации пропускной способности и эффективности полетов в сети, а также эффективному применению мер.

3.3 Что касается аэропортов, то объединение операций аэропортов с применением принципов совместного принятия решений в аэропорту (A-CDM) улучшит до- и послеполетную деятельность благодаря повышению общей осведомленности, а постэксплуатационный анализ также позволит провести адекватное изучение процесса планирования и, возможно, улучшить планирование пропускной способности на маршруте (или в секторе) для будущих операций.

4. ГЛОБАЛЬНЫЙ РЕГЛАМЕНТИРУЮЩИЙ ПОДХОД

4.1 Начиная с 2007 года, процесс создания регламентирующей базы для концепции "единого европейского неба" развивался стремительными темпами. Второй комплект законодательных актов был принят в 2009 году с целью обеспечить введение в действие концепции "единого неба"⁵ с 2012 года. На сегодняшний день регламентирующая база практически готова, и аэропорты и службы организации воздушного движения совместно представляют собой ключевую инфраструктуру такой системы. Они являются необходимыми элементами сети и, в случае нехватки пропускной способности на земле, цели концепции "единого неба" не будут достигнуты. Другими словами, повышение пропускной способности воздушного пространства будет бессмысленным в случае, если она будет превосходить пропускную способность аэропорта⁶.

4.2 Все это требует выработки глобальных стандартов, поскольку на эффективность деятельности может влиять стремительное распространение различных процедур и/или технологических решений. Например, расширение сферы применения навигации, основанной на характеристиках, на наземные операции безусловно требует стандартизированного подхода.

4.3 Кроме этого, А-СДМ признается в мировом масштабе как фактор, способствующий повышению эффективности и в конечном итоге качеству обслуживания и поэтому достоин включения в данный подход во избежание разрастания количества местных процедур, которые окажут негативное воздействие на эффективность операций в целом.

4.4 Более того, А-СДМ является основой для проводимых SESAR⁷ разработок, в частности, для плана операций в аэропорту (AOP), который будет обеспечивать взаимосвязь между деятельностью в аэропорту и планом операций сети (NOP). Это будет еще более способствовать интеграции аэропортов в сеть ОрВД (например, их большему участию в управлении воздушным движением), а также обеспечивать проактивное управление деятельностью.

4.5 Предложения, представленные в данном документе, направлены на укрепление роли органов управления аэропортами как координаторов наземных операций, несущих общую ответственность за координацию наземного обслуживания в аэропорту⁸. Они предлагают аэропортам новые возможности решения этих проблем, например, требуют установления минимальных стандартов, которые должны соблюдаться всеми агентами по наземному обслуживанию в аэропортах. Такие меры должны также укрепить способность аэропортов к восстановлению нормального функционирования после масштабных нарушений в работе. Центральная роль эксплуатантов аэропортов также отражена в недавних правилах обеспечения безопасности полетов, представленных Европейским агентством по безопасности полетов (ЕАБП) и касающихся проектирования и эксплуатации аэродромов.

⁵ Концепция "единого европейского неба" является инициативой Европейской комиссии, согласно которой структура, управление и регулирование воздушного пространства будут координироваться в рамках всего Европейского союза.

⁶ Источник: сообщение COM (2011) 823 Европейской комиссии.

⁷ Программа SESAR (ОрВД в условиях единого европейского неба) является технологическим и эксплуатационным продолжением концепции "единого европейского неба" (SES).

⁸ Предложено Европейской комиссией в документе COM (2011) 824 final от 01/12/2011 "Предложение принять Европейским парламентом и Советом правил наземного обслуживания в аэропортах и объявление недействительной директивы 96/97/ЕС Совета".

5. **ВЫВОД**

5.1 Авиакомпания, аэропорты, органы организации воздушного движения, агенты по наземному обслуживанию и другие соответствующие поставщики обслуживания, являющиеся частью более широкой сети, взаимосвязаны и находятся во взаимной зависимости и таким образом должны сотрудничать наиболее оптимальным путем для продолжения своей работы на условиях обеспечения безопасности, гибкости, качества и способности к восстановлению нормального функционирования.

5.2 Координированные усилия стран Европы ведут к разработке уникальной платформы для сотрудничества и обеспечения единообразия, способствующей созданию концепции "единого европейского неба", в которой будут реализованы требования к организации воздушного движения, отвечающие потребностям 21-го столетия. Указанные достижения в деле интеграции аэродромных операций в сеть ОрВД и успехи нашего трансатлантического сотрудничества на базе структуры показателей эффективности принесут ощутимую пользу ИКАО в виде настоятельно необходимых механизмов обеспечения единообразия.

5.3 В конечном итоге необходимо будет рассмотреть глобальную регламентирующую "дорожную карту", включающую в себя все аспекты деятельности аэропортов, для обеспечения полностью единообразного подхода к решению задач, стоящих перед мировой авиацией в 21-м веке.

6. **РЕКОМЕНДАЦИИ**

6.1 Конференции предлагается:

- а) поощрять ИКАО, регионы ИКАО и государства обеспечивать принятие решений соответствующих вопросов пропускной способности, включая планирование и эксплуатацию аэропорта, или принятие их к сведению, при планировании системы организации воздушного движения и показателей эффективности системы;
- б) поощрять ИКАО изучать европейский опыт интеграции аэропортов и служб организации воздушного движения в рамках сети при разработке глобальных стандартов систем ОрВД, основанных на характеристиках.

— КОНЕЦ —