

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ — 40-Я СЕССИЯ****ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ****Пункт 28 повестки дня. Безопасность полетов и аэронавигационная политика****ИЗМЕРЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ В ИКАО И ПРИВЛЕЧЕНИЕ
ЗАИНТЕРЕСОВАННЫХ СТОРОН**

(Представлено Сингапуром в соавторстве с Японией, Таиландом, Соединенными Штатами Америки и Организацией по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (КАНСО))

КРАТКАЯ СПРАВКА

Руководство по глобальным характеристикам аэронавигационной системы (Дос 9883) было опубликовано ИКАО для подробного изложения важности и преимуществ подхода, основанного на характеристиках, который помогает выполнять нормативные требования, повышать эффективность деятельности, а также управлять изменениями. Проект шестого издания *Глобального аэронавигационного плана* (ГАНП, Дос 9750) включает 19 ключевых показателей эффективности (КПЭ), которые могут быть использованы государствами для упрощения внедрения подхода, основанного на характеристиках, и управления им в целях улучшения работы системы организации воздушного движения (ОрВД). Тем не менее, сегодня наблюдается нехватка инструктивного материала, который мог бы помочь государствам при внедрении и мониторинге этих КПЭ. Европейская организация по безопасности воздушной навигации (ЕВРОКОНТРОЛЬ), Япония, Сингапур, Таиланд и Соединенные Штаты Америки предлагают разработать такой инструктивный материал при участии заинтересованных сторон и поручить его разработку существующей глобальной группе экспертов ИКАО по эффективности (GIPEG), членами которой являются эти страны и ЕВРОКОНТРОЛЬ.

Действия: Ассамблее предлагается:

- просить GIPEG ИКАО разработать рамочный инструктивный материал по КПЭ для поставщиков аэронавигационного обслуживания;
- просить GIPEG ИКАО привлечь к разработке рамочной концепции КПЭ заинтересованные стороны;
- призвать государства, региональные группы планирования и осуществления проектов (PIRG) и представителей авиационной отрасли использовать шестое издание ГАНП совместно с указанным инструктивным материалом при внедрении процессов управления эффективностью.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со всеми стратегическими целями
<i>Финансовые последствия</i>	Указанная в данном документе деятельность будет осуществляться глобальной группой экспертов по ИКАО по эффективности (GIPEG) при наличии ресурсов в бюджете Регулярной программы на 2020–2022 гг. и/или за счет внебюджетных взносов
<i>Справочный материал</i>	Дос 9883, <i>Руководство по глобальным характеристикам аэронавигационной системы</i> Дос 9750, <i>Глобальный аэронавигационный план</i> , издание пятое Резолюция А39-12, <i>Глобальное планирование ИКАО в целях обеспечения безопасности полетов и аэронавигации</i>

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Рамочная концепция эффективности ОрВД представляет поставщикам аэронавигационного обслуживания (ПАНО) и другим заинтересованным сторонам в сфере авиации, включая авиакомпании, аэропорты и организации наземного обслуживания, инструктивный материал для расстановки приоритетов, постановки целей и показателей, соответствующих глобально-гармонизированным целям, установленным в ГАНП, в увязке с резолюцией А39-12 Ассамблеи. Подход, основанный на характеристиках, был введен ИКАО как часть ГАНП для приоритизации будущих инвестиций ПАНО в рамках блочной модернизации авиационной системы (ASBU). ИКАО также опубликовала Doc 9883 для поддержки ПАНО при внедрении подхода, основанного на характеристиках, подробно изложив в нем важность и преимущества подхода, основанного на характеристиках, для выполнения нормативных требований. Эти документы ИКАО предоставляют государствам общую информацию о том, как внедрять измерение эффективности, но при этом в них не включены подробные методологии, которые могли бы упростить внедрение или определить степень привлечения заинтересованных сторон.

1.2 В шестом издании ГАНП, которое будет представлено на утверждение Ассамблеи, содержится 19 КПЭ. Государствам и регионам настоятельно рекомендуется приступить к качественному экспертному анализу и разработке заявлений о политике в отношении измерения эффективности ОрВД, а в дальнейшем к внедрению усовершенствованного количественного подхода с использованием более глубокой обработки данных и аналитических функций. Предполагается, что по мере того, как все больше государств и регионов будут участвовать и обмениваться информацией об эффективности работы их систем ОрВД, это позволит улучшить измерение эффективности в рамках глобального подхода.

1.3 Принятие в ОрВД подхода, основанного на характеристиках, позволит повысить потенциал ПАНО. В ходе 13-й Аэронавигационной конференции ИКАО (AN-Conf/13) были обсуждены и согласованы предложения по созданию инструктивного материала по четко определенной рамочной концепции эффективности с подробным описанием процессов планирования, внедрения и регулярного мониторинга в целях оказания поддержки государствам при осуществлении управления данными ПАНО.

1.4 Группа GIPEG была создана для изучения и разработки рамочной концепции эффективности для последующих изданий ГАНП. GIPEG объединяет экспертов в области политики, технических экспертов, а также экспертов в области производственной деятельности и оценки эффективности от государств, международных организаций, отрасли и программ модернизации ОрВД. В ее круг полномочий входит обновление стратегии в рамках ГАНП, поддержание в актуальном состоянии технического содержания и популяризация объединения аэронавигационного планирования на глобальном, региональном и национальном уровне с учетом аспектов аэронавигационного планирования в рамках более широкой модели авиационного планирования с учетом информации об исследовании существующей рамочной концепции эффективности, проведенном малой группой экспертов ИКАО по эффективности (SIPEG).

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 В июле 2015 года Сингапур, Соединенные Штаты Америки и ЕВРОКОНТРОЛЬ провели совместный сравнительный анализ двух КПЭ ГАНП, а именно КПЭ02 "Дополнительное время руления при вылете" и КПЭ08 "Дополнительное время в аэродромном воздушном пространстве". На первом из трех этапов взаимодействия были проведены исследования и испытания подходящих для каждого КПЭ методологий, оптимизация методологий и добавление

новых условий для обеспечения статистической устойчивости. Первый этап был завершён в сентябре 2017 года, и результаты проделанной работы были представлены на различных Азиатско-Тихоокеанских форумах ИКАО, включая Группу регионального аэронавигационного планирования и осуществления проектов в регионе Азии и Тихого океана (APANPIRG) и её подгруппу по ОрВД. Япония и Таиланд заинтересовались этой работой и впоследствии присоединились к группе, привнеся в работу группы более глубокий и разносторонний опыт.

2.2 В связи с отсутствием рамочного документа по эталонным КПЭ, группа создала систему разработки, проверки и внедрения каждого КПЭ. Группа из пяти участников продолжает свою деятельность по сравнительному анализу эффективности ОрВД, определению методологий и измерению эффективности путем проведения глубокого анализа в целях выявления причинных факторов, влияющих на эффективность, привлекая к работе заинтересованные стороны, которые могут повлиять на систему показателей. Группа представила полученный опыт в области разработки рамочной концепции эффективности на конференции AN-Conf/13 и совещании SIPEG.

2.3 Группа считает особенно важным привлечение заинтересованных сторон. Это связано с тем, что группа определила, что в развитии эффективности ОрВД задействовано множество заинтересованных сторон, поэтому форум заинтересованных сторон позволит внедрять улучшения и повышать уровень взаимодействия в целях общего повышения уровня эффективности авиационной системы. При измерении КПЭ02 "Дополнительное время руления при вылете", которое определяется как промежуток времени между началом руления воздушного судна и отрывом от взлетно-посадочной полосы (ВПП) сверх свободного времени, члены группы работали совместно со своим руководством аэропортов в целях оптимизации распределения мест стоянки и более эффективной буксировки для минимизации загруженности рулежных дорожек и перрона. Они также работали совместно с авиакомпаниями в целях соблюдения распределенных "окон" и минимизации времени на ВПП для сокращения дополнительного времени руления при вылете. ПАНО также было настоятельно рекомендовано участвовать в составлении генерального плана аэропорта для проектирования рулежных дорожек и движения по ним таким образом, чтобы снизить время беспрепятственного руления при вылете.

2.4 Внедрение подхода, основанного на характеристиках, и эволюция систем анализа данных позволят получить поддержку всех заинтересованных сторон авиационной экосистемы, включая авиакомпании, аэропорты и организации по наземному обслуживанию.

2.5 При решении вопроса привлечения заинтересованных сторон к процессу совместного принятия решений необходимо определить базовые КПЭ, оценить методы измерения и мониторинга, а также предложить использовать совместный подход к анализу итоговой эффективности. Авиакомпании, аэропорты и организации по наземному обслуживанию являются частью высокоинтегрированного авиационного процесса с большим количеством взаимосвязей. Существует необходимость разработки инструктивного материала в области эффективности, в котором используется принцип совокупности систем, учитывающий эффективность каждой системы и взаимосвязи между каждой парой систем.

2.6 Инструктивный материал упростит внедрение рамочной концепции эффективности, в особенности для ПАНО, которые обычно используют свои системы стандартов измерения эффективности. Он позволит избежать появления различных систем измерений, которые затрудняют проведение сравнительного анализа.

2.7 Группа считает, что SIPEG является подходящим органом для разработки и публикации инструктивного материала по рамочной концепции эффективности. Инструктивный материал может, на начальном этапе, включать методологии для тех 19 КПЭ, которые

перечислены в шестом издании ГАНП, указания по привлечению заинтересованных сторон, а также практические примеры привлечения заинтересованных сторон и анализа результатов деятельности. Со временем инструктивный материал может быть дополнен КПЭ из всех одиннадцати основных направлений деятельности (КРА), приведенных в Дос 9883, включая КПЭ в области безопасности полетов.

3. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

3.1 Внедрение подхода к ОрВД, основанного на характеристиках, является первым шагом в повышении потенциала ПАНО. Разработка инструктивного материала, в котором уделяется больше внимания вопросам управления, основанного на характеристиках, с подробным изложением процессов планирования, внедрения и регулярного мониторинга, является своевременной и необходимой мерой для оказания поддержки государствам при внедрении измерения эффективности вне зависимости от уровня развития их процессов управления данными. Для начала такой инструктивный материал должен, включать методологии для 19 КПЭ, перечисленных в шестом издании ГАНП, указания по привлечению заинтересованных сторон, а также план по включению КПЭ из всех одиннадцати основных направлений деятельности (КРА), приведенных в Дос 9883. Эта работа может быть проделана существующей GIPEG для минимизации требующихся ресурсов ИКАО.

— КОНЕЦ —