



**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ**

**АССАМБЛЕЯ — 40АЯ СЕССИЯ**

**ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

**Пункт 28 повестки дня. Безопасность полетов и аэронавигационная политика**

**НЕДОСТАТКИ ИНФРАСТРУКТУРЫ В СФЕРЕ ОрВД**

(Представлено Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА))

**КРАТКАЯ СПРАВКА**

По прогнозам ИАТА и других источников, в ближайшие два десятилетия спрос на авиаперевозки вырастет в два раза. Только в этом году, мы ожидаем, что будет более 4,6 миллиарда путешественников, а к 2037 году их число превысит 8,2 миллиарда. Также очевидно, что стремление к увеличению количества маршрутов будет оказывать все большее давление на авиатранспортную систему, которая уже испытывает множество проблем.

В связи с этим ИАТА определила следующие три ключевые области, которые следует рассматривать как важнейшую часть улучшения любой инфраструктуры:

- а) эффективное обслуживание;
- б) улучшение аэронавигационного потенциала для удовлетворения существующих и будущих эксплуатационных потребностей;
- с) большая открытость и консультации.

**Действия:** Ассамблее предлагается настоятельно призвать государства:

- а) после надлежащей оперативной оценки и определения приоритетов внедрить необходимые компоненты инфраструктуры для обслуживания существующих и прогнозируемых объемов перевозок в соответствии с Глобальным аэронавигационным планом;
- б) налаживать партнерские отношения со всеми заинтересованными сторонами в области авиации для своевременного выявления и решения инфраструктурных проблем.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегическими целями "Безопасность полетов" и "Аэронавигационный потенциал и эффективность"
<i>Финансовые последствия</i>	Незначительные для ИКАО, поставщикам услуг потребуются инвестиции для реализации, которые будут компенсированы преимуществами, связанными с повышением эффективности
<i>Справочный материал</i>	

<sup>1</sup> Тексты на русском, английском, арабском, испанском, китайском и французском языках представлены ИАТА.

## 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1. ИАТА и другие авторы прогнозов предсказывают, что в ближайшие два десятилетия спрос на авиаперевозки вырастет в два раза. Только в этом году, мы ожидаем, что будет более 4,6 миллиарда путешественников, а к 2037 году их число превысит 8,2 миллиарда. Также очевидно, что стремление к увеличению количества маршрутов будет оказывать все большее давление на авиатранспортную систему, которая уже столкнулась с существенными задержками.

1.2. Хотя Глобальный аэронавигационный план (ГАНП) ИКАО предусматривает стратегическую методологию для использования существующих технологий, будущее развитие, основанное исключительно на согласованных государствами и отраслью эксплуатационных целях, может быть недостаточным или несвоевременным для удовлетворения ожидаемого роста спроса. Необходимо будет укрепить партнерские отношения между аэропортами, поставщиками аэронавигационного обслуживания (ПАНО), регулирующими органами и правительствами. Для удовлетворения потребности в быстрых, надежных и доступных авиаперелетах нужны эффективная и пунктуальная работа, предсказуемость и низкие эксплуатационные расходы. Будет непростой задачей найти баланс между эффективностью и затратами.

1.3. Улучшение сотрудничества и взаимодействия между государствами также будет иметь ключевое значение для повышения потенциала воздушной и наземной инфраструктуры. Однако для борьбы с неэффективностью, которая приводит к задержкам, неоправданным затратам, связанным с эмиссией, и более высоким авиатарифам для населения, необходимо будет решить связанные с этим политические и производственные проблемы.

1.4. Необходимо будет принять срочные меры для устранения недостатков инфраструктуры в соответствии с ГАНП. Отрасль готова оказать содействие в создании надлежащих систем/процессов, которые позволят эффективным и рентабельным образом разработать столь необходимые усовершенствования инфраструктуры и соответствующие процедуры.

## 2. ОБСУЖДЕНИЕ

2.1. В свете вышеизложенного и в дополнение к соображениям безопасности, ИАТА определила три ключевых ожидания в отношении работы поставщиков услуг авиационной инфраструктуры:

- a) эффективное обслуживание;
- b) улучшение аэронавигационного потенциала для удовлетворения существующих и будущих эксплуатационных потребностей;
- c) большая открытость и консультации.

### 2.2. *Эффективное обслуживание*

2.2.1. Авиакомпании нуждаются в эффективной, надежной и экономичной организации воздушного движения. Во многих частях мира прогресс в устранении задержек был медленным, эффективность затрат оказалась ниже принятых стандартов и достигла критической точки. Эти недостатки ограничивают возможности эксплуатанта по оптимизации имеющихся ресурсов. Не всегда присутствуют процедуры и инфраструктура, соответствующие возможностям воздушных судов.

2.2.2. Решения по совершенствованию инфраструктуры не всегда принимались в соответствии с ГАНП ИКАО и с учетом эксплуатационных требований. Перед внедрением любой технологии необходимо провести положительный анализ эффективности затрат, обосновывающий инвестиции, консультируясь с пользователями воздушного пространства. Стоимость инфраструктуры может быть снижена за счет использования новых инвестиционных моделей, таких как государственно-частное партнерство.

### 2.3. ***Улучшение аэронавигационного потенциала для удовлетворения существующих и будущих эксплуатационных потребностей***

2.3.1. Обеспечение пропускной способности является на сегодняшний день, пожалуй, самой большой проблемой. Уже сейчас мы с трудом справляемся с существующим спросом. Требуется значительный объем подготовительной работы для планирования и удовлетворения ожидаемого удвоения спроса в течение следующих двух десятилетий.

2.3.2. Даже с учетом потенциального изменения среднего размера воздушного судна, которое может либо уменьшить, либо увеличить количество фактических рейсов, оценки показывают, что в будущем мы можем увидеть до 80 миллионов рейсов в год, что в два раза больше, чем сегодня. И вполне возможно, что пилотируемые полеты будут сосуществовать в воздушном пространстве с более чем 80 миллионами полетов беспилотных летательных аппаратов. В совокупности ограничения, накладываемые на воздушное пространство и инфраструктуру, будут иметь масштабы и характер, большие, чем мы наблюдаем сегодня.

2.3.3. Для того чтобы государства и ПАНО могли справиться с этим увеличением, необходимы гибкость и адаптивность. Хотя новые технологии и возможности развиваются быстрыми темпами, погодные условия становятся все более неустойчивыми, что потенциально может опередить эти новые возможности. Эти моменты окажут значительное влияние на укомплектованность кадрами, их подготовку, закупки оборудования, эксплуатацию и инвестиционные планы. Государства и ПАНО на всех уровнях должны будут принимать во внимание эти проблемы при разработке своего перспективного планирования и на этапе внедрения планов.

### 2.4. ***Открытость и консультации***

2.4.1. Третье ожидание – это ожидание открытости и возможности консультаций. В авиатранспортном бизнесе все заинтересованные стороны являются партнерами. Несмотря на признаки расширения сотрудничества, мы недостаточно быстро продвигаемся к реформированию и модернизации авиационной системы. Мы признаем, что, государствам и ПАНО потребуется значительное количество времени для осуществления изменений инфраструктуры, необходимых для удовлетворения растущего спроса, так же, как требуется время для внедрения нового авионического оборудования или процедур на воздушных судах. Поэтому мы должны обеспечить, чтобы предоставление услуг и инфраструктуры было более дальновидным, ориентированным на клиента, финансово автономным и обусловленным производительностью.

2.4.2. Мы считаем, что это может быть достигнуто только на основе партнерства, совместной работы и сотрудничества, поскольку мы преобразуем сегодняшнюю инфраструктуру в экономически эффективную систему. Только благодаря такому сотрудничеству и гармонизации мы сможем устранить невидимые пределы, которые так сильно ограничивают эффективность и потенциал системы.