

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****ТРИНАДЦАТАЯ АЭРОНАВИГАЦИОННАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ**

Монреаль, Канада, 9–19 октября 2018 года

КОМИТЕТ А

Пункт 4 повестки дня. Создание глобальной аэронавигационной системы и роль региональных групп планирования и осуществления проектов (PIRG)
4.3. Внедрение ASBU для повышения эффективности

**ПОВЫШЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ АЭРОНАВИГАЦИОННОЙ СИСТЕМЫ
ПОСРЕДСТВОМ БЛОЧНОЙ МОДЕРНИЗАЦИИ АВИАЦИОННОЙ СИСТЕМЫ**

(Представлено Секретариатом)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Настоящий документ представляет и рекомендует одобрить согласованный на глобальном уровне процесс управления эффективностью для модернизации аэронавигационной системы и уточняет роль механизма блочной модернизации авиационной системы (ASBU) в этом процессе. В нем также подчеркиваются различия между показателями внедрения и показателями эффективности, а также важность согласованности глобального, регионального и национального планирования для обеспечения процесса управления эффективностью, упорядоченного на глобальном уровне.

Действия: Конференции предлагается согласиться с приведенной в п. 3 рекомендацией 4.3/x "Повышение эффективности аэронавигационной системы".

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегическими целями "Безопасность полетов" и "Аэронавигационный потенциал и эффективность"
<i>Финансовые последствия</i>	<i>Последствия для авиационного сообщества:</i> Затраты на повышение эффективности аэронавигационной системы могут быть значительными в отдельных экономических, географических и эксплуатационных сценариях, однако авиационное сообщество и общество в целом извлекут пользу из безопасной и более эффективной аэронавигационной системы. <i>Последствия для ИКАО (относительно текущих уровней бюджетных ресурсов Регулярной программы):</i> Поскольку разработка и внедрение современных Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) ИКАО продолжатся в течение следующих трехлетних периодов, требуются дополнительные финансовые и людские ресурсы для осуществления деятельности ИКАО, связанной с планированием и внедрением усовершенствований аэронавигационной системы.

Справочный материал	Приложение 19 "Управление безопасностью полетов" AN-Conf/13-WP/18 AN-Conf/13-WP/19 AN-Conf/13-WP/22 AN-Conf/13-WP/30 Дос 9750, <i>Глобальный аэронавигационный план</i> Дос 9828, <i>Доклад Одиннадцатой Аэронавигационной конференции (2003)</i> Дос 9848, <i>Действующие резолюции Ассамблеи</i> (по состоянию на 8 октября 2010 года) Дос 9883, <i>Руководство по глобальным характеристикам аэронавигационной системы</i>
---------------------	---

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Одиннадцатая Аэронавигационная конференция (Монреаль, 22 сентября – 3 октября 2003 года) (AN-Conf/11, рекомендация 4/2 "Изучение планирования, ориентированного на улучшение рабочих показателей, и методов внедрения") и 35-я сессия Ассамблеи ИКАО в 2004 году одобрили основанный на характеристиках подход к аэронавигационному планированию и внедрению. При этом такой же подход к планированию модернизации аэронавигационных систем на международном уровне не утверждался.

1.2. Подход, основанный на характеристиках, представляет собой метод принятия решений, опирающийся на три принципа: особый акцент на желаемых/требуемых результатах; информированное принятие решений, ориентированное на эти желаемые/требуемые результаты; и расчет на факты и данные в процессе принятия решений. Подход, основанный на характеристиках, имеет множество преимуществ, например, прозрачный процесс разработки политики, подотчетность заинтересованных сторон, экономичное осуществление, оптимальное распределение ресурсов и успешное достижение целей.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Процесс управления эффективностью ИКАО, состоящий из шести этапов

2.1.1 Несмотря на то, что представители сообщества организации воздушного движения (ОрВД) могут выбирать из нескольких способов использования подхода, основанного на характеристиках, в своем *Руководстве по глобальным характеристикам аэронавигационной системы* (Дос 9883) ИКАО призывает к использованию процесса управления эффективностью, который согласован на глобальном уровне и основан на шести четко обозначенных этапах (см. добавление А). Этими этапами определяется последовательность действий в повторяющемся и непрерывном процессе.

2.1.2. Систематическое выполнение этих этапов придаст представителям сообщества ОрВД уверенность в своей способности успешно применять подход, основанный на характеристиках, и получать выгоду от участия в подходе, согласованном на глобальном уровне.

2.1.3 При наличии недостаточных данных первоначальные действия в процессе управления эффективностью могут иметь качественный характер. В целях содействия определению связанных с эффективностью целей на втором этапе (определение возможностей, задач и установление (новых) целей) ИКАО подготовила каталог целей в области эффективности

(см. <https://www4.icao.int/ganpportal>), в который вошли связанные с эффективностью цели в качественном и конкретном выражении в рамках одиннадцати основных областей измерения эффективности. Кроме того, ИКАО разрабатывает новые основные показатели эффективности, которые пополняют список потенциальных основных показателей эффективности, представленный в текущей редакции ГАНП (см. <https://www.icao.int/airnavigation/Documents/GANP-Potential Performance Indicators.pdf>). Эти основные показатели эффективности взаимосвязаны с целями в области эффективности в каталоге и способствуют выполнению третьего этапа (количественное выражение целей) процесса ИКАО по управлению эффективностью, состоящего из шести этапов.

2.1.4 Одним из аспектов, который следует учитывать при выборе оптимальных решений при выполнении четвертого этапа (выбор мер, направленных на использование возможностей и решение задач), является анализ затрат и выгод. В этой связи ИКАО разработала руководство для анализа затрат и выгод при внедрении ASBU (см. AN-Conf/13-WP/22).

2.1.5 Чтобы помочь авиационному сообществу в применении подхода, основанного на характеристиках, ИКАО провела несколько региональных практикумов, на которых этот метод отработывался при помощи упражнений. Кроме того, ИКАО разрабатывает оценку эффективности аэронавигационной системы (AN-SPA) – инструмент в поддержку применения ИКАО состоящего из шести этапов процесса управления эффективностью, основное внимание в котором уделяется внедрению блочной модернизации авиационной системы (ASBU).

2.2. Рамки блочной модернизации авиационной системы (ASBU)

2.2.1 Комплект ASBU представляют собой группу эксплуатационных усовершенствований, организованных в основных областях аэронавигационной системы (цепочек поставленных задач ASBU), внедрять которые планируется по мере их готовности (блоки ASBU). Механизм ASBU как таковой не указывает конкретный процесс, который следует соблюдать при внедрении; однако повышение эффективности, обеспечиваемое указанными эксплуатационными усовершенствованиями (элементами ASBU), связанными с эффективностью, способствует внедрению процесса управления эффективностью.

2.2.2 Важно подчеркнуть, что степень уверенности, ожидаемая от каждого эксплуатационного усовершенствования и связанная с повышением эффективности, зависит от глубины его проработки (его концепции, валидации, стандартизации или готовности к внедрению). Поэтому степень уверенности возрастает по мере доработки эксплуатационного усовершенствования и проведения необходимых проверок и анализа затрат и выгод.

2.2.3 Также важно подчеркнуть, что процесс управления эффективностью не ограничивается внедрением блоков ASBU, но что указанные в рамках блочной модернизации эксплуатационные усовершенствования представляют собой перечень возможных мер (меню) для удовлетворения конкретных эксплуатационных потребностей. Чтобы способствовать выявлению потенциальных эксплуатационных усовершенствований, способных удовлетворить конкретные эксплуатационные нужды (выполнение четвертого этапа), проводящийся в настоящее время анализ механизма ASBU (см. AN-Conf/13-WP/19) включает в себя оценку эффективности эксплуатационных усовершенствований.

2.2.4. Данная оценка эффективности направлена на поиск таких целей в каталоге показателей эффективности, достижению которых способствует каждое эксплуатационное усовершенствование. Пример приводится в добавлении В.

2.3 **Согласованность глобального, регионального и национального планирования в области аэронавигационного обслуживания: сопоставление показателей эффективности и внедрения**

2.3.1 В 2014 году Совет ИКАО утвердил новый шаблон региональных аэронавигационных планов, чтобы повысить согласованность глобального и регионального планирования. Том III шаблона используется в качестве инструмента мониторинга и отчетности о ходе выполнения динамичных/гибких элементов плана, связанных с внедрением и модернизацией аэронавигационной системы в соответствии с блоками ASBU и технологическими дорожными картами, описанными в ГАНП.

2.3.2 В этой связи регионы ИКАО, действуя через свои региональные группы планирования и осуществления проектов (PIRG), установили цели в области внедрения, направленные на развитие возможностей аэронавигационной системы. Однако, как подчеркивается в подходе, основанном на характеристиках, каждая эксплуатационная среда имеет свой уникальный характер, разные потребности и различные оптимальные решения. Поэтому их общность заключается не в реализации конкретных решений, а в обеспечении согласованного уровня эффективности. Тем не менее, может возникнуть необходимость в удовлетворении конкретных потребностей на региональном уровне, чтобы обеспечить функциональную совместимость систем или согласованность процедур.

2.3.3 Таким образом, ИКАО настоятельно призывает государства и регионы внедрять процесс управления эффективностью, состоящий из шести этапов, и отражать его в своих региональных и национальных аэронавигационных планах в качестве стратегического элемента своих национальных планов экономического развития (см. AN-Conf/13-WP/30); продолжать или начать мониторинг и отчетность в сфере эффективности, чтобы оценивать пользу таких мер, опираясь на глобальные основные показатели эффективности, указанные в ГАНП и каталоге целей в области эффективности; максимально воздерживаться от назначения конкретных мер; и устанавливать региональные цели в области эффективности, приведенные в соответствие с предлагаемыми глобальными желаемыми целями в области эффективности и региональными потребностями, чтобы обеспечивать минимальное качество обслуживания.

2.3.4 Для обеспечения глобального и регионального планирования ИКАО разрабатывает пособие по публикации региональных аэронавигационных планов и внесению в них изменений, которое будет готово в начале 2019 года (см. AN-Conf/13-WP/18).

3. **ВЫВОД**

3.1 Модернизация аэронавигационной системы требует внедрения глобального, регионального и национального планирования, чтобы обеспечить согласованность процесса управления эффективностью на глобальном уровне. Процесс управления эффективностью следует применять не только для внедрения блоков ASBU, представляющих собой обширный перечень возможных мер, направленных на удовлетворение конкретных эксплуатационных потребностей в области аэронавигации, но и для внедрения других эксплуатационных усовершенствований в области аэронавигации. Несмотря на важность мониторинга и отчетности в ходе внедрения в области аэронавигации, необходимо также в рамках подхода, основанного на характеристиках, вести мониторинг и отчетность, касающуюся выгод, полученных в ходе внедрения. Конференции предлагается согласиться со следующей рекомендацией.

Рекомендация 4.3/х. "Повышение эффективности аэронавигационной системы"

Конференции предлагается:

- a) призвать регионы ИКАО активно использовать подход, основанный на характеристиках, и применять процесс управления эффективностью, состоящий из шести этапов, описанный в *Руководстве по глобальным характеристикам аэронавигационной системы* (Дос 9883), отразив его в томе III региональных аэронавигационных планов;
- b) призвать государства принять процесс управления эффективностью, состоящий из шести этапов, для использования при планировании и внедрении аэронавигационных усовершенствований и отражать этот процесс в своих национальных аэронавигационных планах;
- c) настоятельно призывает государства привести свои национальные аэронавигационные планы в соответствие с региональными планами для обеспечения глобальной согласованности процесса управления эффективностью и способствовать достижению глобальных целей в области эффективности;
- d) просить ИКАО продолжать разработку целей и основных показателей в области эффективности как определено в *Глобальном аэронавигационном плане* (Дос 9750).

— — — — —

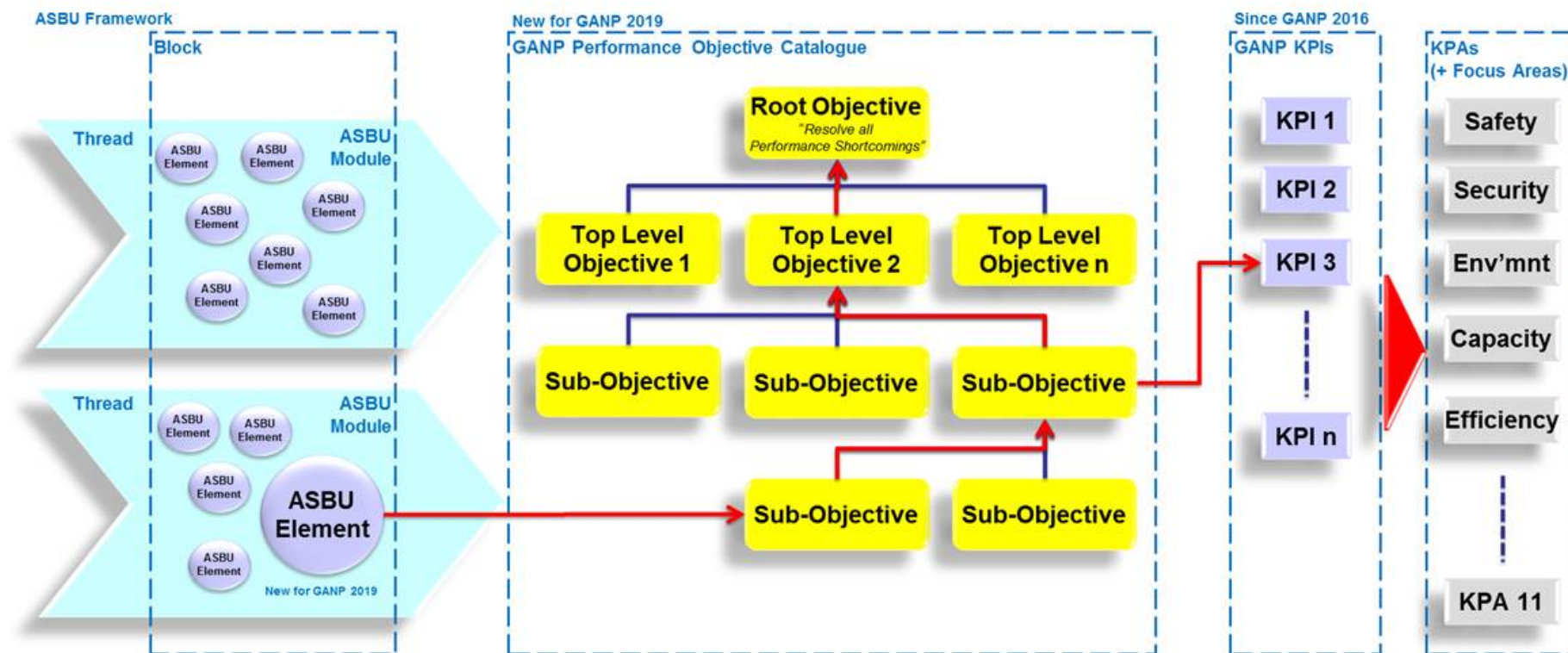
APPENDIX A

THE SIX-STEP ICAO PERFORMANCE PROCESS



APPENDIX B

EXAMPLE OF ASBU ELEMENT LINKAGE TO PERFORMANCE OBJECTIVE



Note: KPI: Key Performance Indicator; KPA: Key Performance Area