



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

ТРИНАДЦАТАЯ АЭРОНАВИГАЦИОННАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ

Монреаль, Канада, 9–19 октября 2018 года

КОМИТЕТ А

Пункт 2 повестки дня. Содействие развитию глобальной аэронавигационной системы

2.1. Эксплуатация и пропускная способность аэродромов

ОПТИМИЗАЦИЯ ПРОЦЕССОВ ПЛАНИРОВАНИЯ И ПРОЕКТИРОВАНИЯ АЭРОДРОМОВ И УПРАВЛЕНИЯ ИМИ И ПОВЫШЕНИЕ ПРОПУСКНОЙ СПОСОБНОСТИ

(представлено Китайской Народной Республикой)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем документе представлена информация о пропускной способности основных аэропортов Китая и мерах, принимаемых для улучшения пропускной способности аэропортовых комплексов при планировании и проектировании аэропортов и управлении ими. В процессе строительства и развития аэропортов гражданской авиации в Китае Управление гражданской авиации Китая (КААК) применяет различные практические методы для оптимизации конструкций взлетно-посадочных полос и рулежных дорожек, строительства новых и расширения имеющихся терминалов, открытия железнодорожного сообщения с аэропортами и осуществления скоординированных операций на основе принципов совместного принятия решений в аэропортах (A-CDM), и уже накопило определенный опыт в этой области. Однако инфраструктура крупных аэропортов Китая уже перенасыщена. Помимо крупномасштабной модернизации инфраструктуры и осуществления проектов по дальнейшему расширению для обеспечения аэропортовых операций, КААК также необходимо на постоянной основе работать над улучшением пропускной способности аэропортовых комплексов.

Действия: Конференции предлагается рассмотреть и согласиться с рекомендациями, предложенными в п. 3.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Исходная информация

1.1.1 В 2017 году в число пятидесяти наиболее крупных аэропортов мира с точки зрения пассажирской пропускной способности вошли девять китайских аэропортов, причем международный аэропорт "Пекин Столичный" занял второе место с пропускной способностью

¹ Текст документа на китайском языке представлен Китаем.

95,78 млн пассажиров. В то же время насчитывалось 32 китайских аэропорта с пассажиропотоком свыше десяти миллионов человек в год. Эти аэропорты с общим числом ВПП, равным 52, осуществили перевозку 900 миллионов пассажиров, что составляет 81 процент от общего объема пассажиропотока Китая, причем на каждую ВПП приходилось в среднем свыше 18 миллионов пассажиров. Инфраструктура аэропортовых комплексов также сталкивается с проблемой дальнейшего роста объема перевозок.

1.2 Методы работы

1.2.1 В качестве основного рабочего объекта мы выбрали главный аэропорт и, принимая во внимание опыт развития крупных узловых аэропортов мира и специфические характеристики аэропортов Китая, мы приступили к работе по трем направлениям – планирование, проектирование и общее управление аэропортами, стремясь исследовать новые возможности качественного развития крупных узловых аэропортов. Наша задача заключалась в том, чтобы добиться одновременно эффективности работы и высокой пропускной способности при обеспечении безопасности аэропорта.

1.3 Создание развитой системы ВПП и РД

1.3.1 Проекты новых аэропортов Пекина и Чэнду, которые в данный момент находятся на этапе строительства, разрабатывались на основе результатов предыдущих исследований в области конфигурации ВПП и опыта эксплуатации с целью максимально увеличить пропускную способность зоны полетов, внедрить организацию потоков воздушного движения, операции управления и другие элементы, формируя таким образом "основу" новой модели осуществления операций в крупных аэропортах. В то же время, мы постоянно уделяли внимание таким ключевым элементам, как скоростные выводные РД и обходные РД, и стремились сократить время занятости ВПП, снизить риск несанкционированного выезда на ВПП и обеспечить выполнение требований в области пропускной способности, эффективности и безопасности полетов.

1.4 Внедрение в аэропортах новой концепции "искреннего сервиса"

1.4.1 Принимая в качестве отправной точки приоритет функциональности и удобства пассажиров, а также учитывая текущее состояние существующих объектов аэропорта и потребностей авиакомпаний, в центральных зонах аэровокзала, зонах совместного использования и многосистемных аэровокзальных комплексах были проведены различные практические преобразования и были достигнуты значительные успехи в осуществлении связанных с ними планирования, проектирования, эксплуатации и управления. Мы намерены продолжать усилия, направленные на обеспечение удобной для эксплуатации воздушных судов структуры аэропорта, уменьшение расстояния, которое необходимо пройти пассажиру, обеспечение большего числа телетрапов в районе аэродрома и применение удобных для пользователей технологических решений в терминалах.

1.5 Эффективная комплексная транспортная система аэропорта

1.5.1 Завершение строительства в 2010 году интегрированного транспортного узла шанхайского аэропорта Хунцяо ознаменовало собой начало новой эры в развитии в Китае системы смешанных перевозок с использованием воздушного и железнодорожного транспорта. В то же время, благодаря объединению региональной высокоскоростной железной дороги и сети скоростных автомагистралей, свыше 30 китайских аэропортов получили возможность организовать железнодорожное сообщение с аэропортом. "Отсутствие пересадок и бесшовное соединение" станут характерными чертами скоростных транспортных систем многих аэропортов.

Эта концепция также будет в полной мере реализована при строительстве нового аэропорта в Пекине, который начнет функционировать в 2019 году.

1.6 Всестороннее использование механизма А-СДМ

1.6.1 Здание аэропорта "Пекин Столичный", аэропорты Хунцяо и Пудун в Шанхае, аэропорт Байюнь в Гуанчжоу и десятки других крупных аэропортов осуществляют деятельность с использованием механизма совместного принятия решений в аэропортах (А-СДМ), в соответствии с которым авиакомпании, органы управления воздушным движением и другие смежные подразделения работают вместе с целью оптимизировать использование ресурсов и повысить предсказуемость временных узлов, что обеспечивает беспрепятственный обмен информацией между подразделениями, позволяет в полной мере мобилизовать ресурсы, повышает эффективность использования ресурсов и общую эффективность работы аэропорта, особенно в том, что касается возможности дальнейшего повышения эффективности наземных операций, мер быстрого реагирования и способности решения проблем в случае крупномасштабных задержек рейсов.

1.7 Огромный потенциал рынка воздушного транспорта

1.7.1 В 2017 году число авиаперелетов на душу населения в Китае составило 0,4, а в 2035 году этот показатель превысит единицу. Авиационный рынок имеет огромный потенциал. В настоящее время инфраструктура крупных аэропортов Китая насыщена, а максимальное использование потенциала не является долгосрочным решением. Для обеспечения функционирования аэропортов все еще необходимо реализовать большое количество проектов по модернизации инфраструктуры и расширению аэропортов.

1.8 Дальнейшие перспективы

1.8.1 В будущем процессы планирования и проектирования китайских аэропортов и управления ими будут по-прежнему осуществляться с учетом опыта развития аэропортов разных стран мира. Что касается планирования, проектирования, эксплуатации и управления, мы будем активно стремиться к строительству аэропортов со сверхбольшой пропускной способностью и использовать китайский опыт для содействия строительству и развитию аэропортов во всем мире.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

В настоящем документе рассматриваются следующие основные темы: а) концепция Китая в области планирования и проектирования аэропортов и управления ими; и б) конкретный опыт Китая в области планирования и проектирования аэропортов и управления ими.

3. ВЫВОД

Конференции предлагается рекомендовать ИКАО содействовать использованию опыта, накопленного основными мировыми узловыми аэропортами в области повышения пропускной способности аэропортов в рамках процессов планирования, проектирования и управления, а также руководить процессом устойчивого развития крупных аэропортов во всем мире.