



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

ВНЕДРЕНИЕ ASBU

(Представлен Международным координационным советом ассоциаций аэрокосмической промышленности (ИККАИА) и Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА))

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем документе приветствуются усилия ИКАО по внедрению новых решений в области организации воздушного движения (ОрВД), в частности, учреждение многодисциплинарной рабочей группы для рассмотрения экономических проблем, связанных с внедрением модулей ASBU (MDWG-ASBUs) и предложение о включении в Приложение 8 пятого издания *Глобального аэронавигационного плана* (ГАНП, Дос 9750) методики высокого уровня, чтобы помогать государствам в улучшении характеристик их систем ОрВД.

В настоящем документе также содержится призыв к осуществлению дополнительной деятельности ИКАО, сосредоточенной на практическом внедрении эксплуатационных стимулов в поддержку распространения новых концепций ОрВД, например, первоначальном рассмотрении возможных эксплуатационных стимулов при разработке новых концепций ОрВД.

Действия: Конференции предлагается согласиться с рекомендацией в п. 3.4.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Элементы блочной модернизации авиационных систем (ASBU) ИКАО являются для заинтересованных сторон организации воздушного движения (ОрВД) во всем мире техническим указанием по модернизации ОрВД, основанной на согласованной блочной модернизации.

1.2 Помимо технических рамок ASBU сообщество ОрВД ожидает, что ИКАО будет содействовать всемирной модернизации ОрВД на основе:

¹ Документы на русском, английском, арабском, испанском, китайском и французском языках представлены ИККАИА.

- a) обмена передовым опытом внедрения ASBU;
- b) экономического обоснования внедрения ASBU, которое формируется первопроходцами в области ОрВД (ПАНО, пользователями воздушного пространства, аэропортами и менеджерами сетей);
- c) передового опыта поставщиков аэронавигационного обслуживания (ПАНО) по демонстрации, в том числе в очень больших масштабах, преимуществ в рамках проверок концепций;
- d) эксплуатационных стимулов для инвестирования пользователями воздушного пространства в новые системы ОрВД, являющихся следствием инновационной политики (например, принципов "более эффективен – лучше обслужен", "имеешь наибольшие возможности – лучше обслужен"(MCBS)), заменяющей применение традиционного принципа "первым прибыл – первым обслужен".

1.3 В соответствии с рекомендацией 6/2 AN-Conf/12 было решено, что:

- a) ИКАО разработает соответствующую подборку эксплуатационных и экономических принципов стимулирования, позволяющих обеспечить получение выгод на более раннем этапе от применения новых технологий и процедур, которые описываются в модулях ASBU, в целях поддержки эксплуатационных улучшений, обеспечивая при этом в максимально возможной степени безопасность полетов, пропускную способность и эффективность всей системы;
- b) государства и международные организации будут вносить свой вклад в эту работу.

1.4 Соответственно, в 2013 году ИКАО учредила междисциплинарную рабочую группу (MDWG) для установления связи между эксплуатационной и экономической сферами и решения экономических проблем внедрения ASBU, принимая во внимание четыре ключевых принципа ИКАО в отношении взимания сборов: транспарентность, связь с расходами, недискриминация и проведение консультаций с пользователями.

1.5 Группа MDWG ИКАО провела два совещания в феврале 2014 и 2015 годов. Она проводила работу, учредив четыре рабочих подгруппы, которые отвечали за:

- РГ 1: Выявление передового опыта в области стимулов (включая материальные и эксплуатационные стимулы), способствующих внедрению ASBU
- РГ 2: Бизнес-кейсы и анализ затрат и выгод для внедрения ASBU
- РГ 3: Схемы финансирования внедрения ASBU
- РГ 4: Политику ИКАО.

1.6 Итоги работы группы MDWG были включены в Приложение 8 к пятому изданию *Глобального аэронавигационного плана* (ГАНП, Doc 9750) и содержали предложение о методике, состоящей из семи этапов, включая оценку необходимости материальных и эксплуатационных стимулов. Также подготовлен подробный доклад группы MDWG, содержащий руководство по проведению анализа потребностей, бизнес-кейсам, анализу затрат и выгод, финансовым инструментам и применению стимулов.

2. ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ СТИМУЛЫ

2.1 В настоящее время широко признана необходимость эксплуатационных стимулов для поддержки модернизации ОрВД и внедрения ASBU, по крайней мере на национальном уровне. Такие стимулы предлагаются в рамках различных схем, например, "наилучшее оборудование – наилучшее обслуживание", "наиболее эффективен – лучше обслужен" и "имеешь наибольшие возможности – лучше обслужен".

2.2 Однако возникают трудности с преобразованием этих схем в практические и эксплуатационные концепции:

- a) понятие "наилучшего обслуживания" по-прежнему вредит основополагающему принципу равенства, глубоко укоренившемуся среди экспертов ОрВД;
- b) ПАНО могут согласиться с целями эксплуатационных стимулов, но хотят сохранить определенную эксплуатационную гибкость при разрешении конфликтов и могут неохотно выполнять правила по разрешению конфликтных ситуаций, согласно которых первоочередное внимание систематически уделяется наиболее эффективным воздушным судам;
- c) эксплуатационные стимулы почти не рассматриваются на ранних этапах разработки новых концепций ОрВД.

3. ВЫВОДЫ

3.1 Основываясь на итогах работы MDWG, необходимо разработать подробные руководящие принципы и инструменты ИКАО в поддержку внедрения ASBU, например, в том числе сценарии финансирования, бизнес-кейсы и технико-экономические обоснования. Рамки внедрения эксплуатационных стимулов и подробные руководящие принципы для их внедрения, должны включать:

- a) оценку потенциальных последствий для всех заинтересованных сторон и вероятных изменений в их эксплуатационном поведении;
- b) оценку мер MCBS применительно к проявлениям неэффективности всей системы;
- c) оценку потенциального объема работы.

3.2 Помимо разработки руководящих принципов для внедрения эксплуатационных стимулов на местах, ИКАО следует также содействовать проведению "мозгового штурма", посвященного возможным эксплуатационным стимулам в различных вариантах их использования и эксплуатационным сценариям новых концепций. Включение этих вариантов использования в новые концепции не должно быть обязательным, однако оно облегчит их возможное внедрение ввиду их рассмотрения с самого начала разработки новых концепций ОрВД. Эту деятельность следует сопровождать эксплуатационными испытаниями.

3.3 Международный координационный совет ассоциаций аэрокосмической промышленности (ИККАИА) и Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА) поддерживают подход MCBS и готовы поддержать любые инициативы ИКАО, способствующие его воплощению на практике.

3.4 Конференции предлагается согласиться со следующей рекомендацией:

Рекомендация 4.3/х. Внедрение ASBU для повышения эффективности

Конференции предлагается:

- a) принять к сведению содержание настоящего рабочего документа;
- b) поручить ИКАО разработать подробные руководящие принципы использования материальных и эксплуатационных стимулов в поддержку внедрения ASBU;
- c) поручить ИКАО рассмотреть возможные эксплуатационные стимулы при разработке новых концепций ОрВД.

— КОНЕЦ —