



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

ЧЕТЫРНАДЦАТАЯ АЭРОНАВИГАЦИОННАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ

Монреаль, Канада, 26 августа – 6 сентября 2024 года

Пункт 3 повестки дня. Повышение эффективности аэронавигационной системы
3.3. Восьмое издание Глобального аэронавигационного плана (ГАНП)

ПРЕДЛАГАЕМОЕ ПОВЫШЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ АЭРОНАВИГАЦИОННОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ, СПОСОБСТВУЮЩЕЕ ДОСТИЖЕНИЮ ДОЛГОСРОЧНОЙ ЖЕЛАТЕЛЬНОЙ ЦЕЛИ (LTAG)

(Представлено от имени 54 государств – членов² Африканской комиссии
гражданской авиации (АКГА))

КРАТКАЯ СПРАВКА

В этом документе предлагается повысить эффективность аэронавигационного обслуживания и подчеркивается необходимость решения проблем, препятствующих внедрению и повышению эффективности аэронавигационного обслуживания, с тем чтобы эффективно способствовать реализации долгосрочной желательной цели ИКАО (LTAG) по достижению чистой нулевой эмиссии CO₂ к 2050 году.

Действия: Конференции предлагается:

- а) поощрять государства к выделению средств, освоению экономически эффективных и доступных ресурсов для поддержки передачи новых технологий, которые позволят устранить инфраструктурные пробелы с минимальными негативными последствиями для стоимости поездок.
- б) настоятельно призвать ИКАО принять необходимую политику и инструктивные материалы для устранения пробелов в инфраструктуре, совместного использования ресурсов, единообразного применения и взаимного признания нормативной базы, целенаправленной и адресной подготовки технического персонала, использования свободной маршрутизации и улучшения организации воздушного движения.

¹ Тексты на английском и французском языках предоставлены АКГА.

² Алжир, Ангола, Бенин, Ботсвана, Буркина-Фасо, Бурунди, Габон, Гамбия, Гана, Гвинея, Гвинея-Бисау, Демократическая Республика Конго, Джибути, Египет, Замбия, Зимбабве, Кабо-Верде, Камерун, Кения, Коморские Острова, Конго, Кот-д'Ивуар, Лесото, Либерия, Ливия, Маврикий, Мавритания, Мадагаскар, Малави, Мали, Марокко, Мозамбик, Намибия, Нигер, Нигерия, Объединенная Республика Танзания, Руанда, Сан-Томе и Принсипи, Сейшельские Острова, Сенегал, Сомали, Судан, Сьерра-Леоне, Того, Тунис, Уганда, Центральнаяафриканская Республика, Чад, Экваториальная Гвинея, Эритрея, Эсватини, Эфиопия, Южная Африка и Южный Судан.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 На 41-й сессии Ассамблеи ИКАО государства-члены приняли резолюцию о долгосрочной желательной цели достижения чистой нулевой эмиссии CO₂ к 2050 году. Доклад по LTAG³ содержит различные комплексные сценарии увеличения потенциальных возможностей для сокращения эмиссии CO₂, при этом комплексный сценарий 3 (IS3) предусматривает самый высокий потенциал для сокращения эмиссии на примерно 200 МтCO₂ в 2050 году (треть уровня эмиссии CO₂ 2019 года) и на 210 МтCO₂ в 2070 году. Это сокращение соответствует 21-процентному сокращению благодаря авиационным технологиям, 11-процентному сокращению благодаря эксплуатационным усовершенствованиям и 55-процентному сокращению благодаря топливу.

1.2 Предпринимаются значительные усилия для достижения к 2050 году чистого нулевого показателя эмиссии согласно LTAG, особенно в отношении сокращения эмиссии CO₂ благодаря топливу, в том числе путем принятия Глобальной рамочной программы⁴, предусматривающей сокращение эмиссии CO₂ на 5 % к 2030 году благодаря использованию устойчиво производимых видов авиационного топлива (SAF) / низкоуглеродного авиационного топлива (LCAF) и других более чистых источников энергии для авиации.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Воздушный транспорт вносит значительный вклад в социально-экономическое развитие стран, обеспечивая связь между континентами и государствами. На таком обширном континенте, как Африка, воздушный транспорт имеет решающее значение для поездок людей и продвижения бизнеса. Согласно подготовленному ИАТА в июне 2024 года докладу "Глобальные перспективы в области воздушного транспорта"⁵, ежегодные темпы роста (CAGR) в Африке, согласно прогнозам, составят 3,7 % по сравнению со средним общемировым показателем в 3,8 %. Такой прогнозируемый рост авиации в Африке подчеркивает необходимость повышения эффективности аэронавигационного обслуживания. Повышение эффективности такого обслуживания будет способствовать достижению LTAG путем максимального сокращения на 21 % благодаря авиационным технологиям и на 11 % благодаря эксплуатационным усовершенствованиям, о которых говорится в докладе по LTAG.

2.2 Для улучшения аэронавигации в Африке и внесения вклада в достижение LTAG благодаря эксплуатационным усовершенствованиям предпринимаются различные инициативы. Африканский союз в сотрудничестве с АКГА и ИКАО проводит анализ пробелов в авиационной инфраструктуре континента. Этот анализ направлен на выявление существующих пробелов в инфраструктуре аэропортов и аэронавигационного обслуживания на основании прогноза авиаперевозок на следующие 25 лет.

2.3 Ассоциация африканских авиакомпаний в сотрудничестве с африканскими заинтересованными сторонами в области авиации возглавляет деятельность по пробной эксплуатации воздушного пространства со свободной маршрутизацией⁶. Эта инициатива

³ Доклад по LTAG можно найти по адресу: [ДОКЛАД О ЦЕЛЕСООБРАЗНОСТИ ДОЛГОСРОЧНОЙ ЖЕЛАТЕЛЬНОЙ ЦЕЛИ en.pdf \(icao.int\)](https://www.icao.int/en/ltag/2023/01/01/ltag-report-2023-01-01.pdf)

⁴ Глобальная рамочная программа ИКАО по SAF, LCAF и другим более чистым источникам энергии для авиации

⁵ <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/global-outlook-for-air-transport-june-2024-report/>

⁶ <https://www.afraa.org/free-routing-airspace-in-africa-inches-closer-to-reality-with-trial-flights-kicking-off-on-2nd-november-2023/>

направлена на достижение эффективности и сокращение эмиссии CO₂ благодаря выполнению прямых рейсов.

2.4 Африканские государства постоянно внедряют усовершенствованные системы организации воздушного движения (ОрВД) и инфраструктурные программы, такие как навигация, основанная на характеристиках (PBN), эффективное проектирование и процедуры использования воздушного пространства, организация потоков воздушного движения (ATFM), совместное принятие решений (CDM) и гибкое использование воздушного пространства, среди прочего, для обеспечения использования топливосберегающих маршрутов полета. Кроме того, внедрение новых технологий может помочь поставщикам аэронавигационного обслуживания (ПАНО) в улучшении планирования и совершенствовании организации воздушного движения. Разработка и принятие ПАНО процедуры аккредитации экологических систем ОрВД также будет способствовать развитию экологической практики и достижению LTAG.

2.5 Однако усилия по повышению эффективности аэронавигационного обслуживания сдерживаются рядом проблем, решить которые крайне важно для того, чтобы государства могли вносить эффективный вклад в достижение LTAG. Эти проблемы включают неадекватную инфраструктуру аэронавигационного обслуживания, высокие затраты на установку и техническое обслуживание оборудования, трудности с доступом к финансированию, низкий уровень передачи технологий и нехватку людских ресурсов и технических возможностей.

2.6 В докладе LTAG говорится, что эксплуатационные усовершенствования могут обеспечить сокращение эмиссии CO₂ примерно на 11 %, при этом значительную роль играют поставщики аэронавигационного обслуживания и эксплуатанты аэропортов. Анализ затрат, содержащийся в докладе по LTAG, показывает, что к 2050 году от ПАНО потребуются инвестиции в размере около 11–20 млрд долл. США. Кроме того, по оценкам, приведенным в докладе, технологии (21 %) и топливо (55 %) внесут значительный вклад в достижение LTAG, а расходы эксплуатантов аэропортов в рамках комплексного сценария 3 (IS3) на осуществление эксплуатационных мер составят от 100 до 150 млрд долл. США. Эти прогнозируемые расходы создают *проблему для сектора воздушного транспорта во многих развивающихся государствах*, в которых существует большая потребность в дальнейшем росте и развитии авиации.

2.7 Важно отметить, что LTAG является относительно новой и развивающейся концепцией для большинства государств, особенно в Африке. Повышение эффективности аэронавигационного обслуживания требует оперативного внедрения новых технологий для содействия достижению LTAG. Однако эти технологии могут привести к росту затрат, потенциально ограничивая рост и развитие воздушного транспорта в развивающихся странах. Нижеприведенные предложения выдвигаются для решения проблем и обеспечения повышения эффективности аэронавигационного обслуживания, что будет способствовать достижению LTAG.

2.7.1 Необходимо обеспечить *экономическую эффективность, доступность и наличие ресурсов* для содействия внедрению и передаче новых технологий для устранения инфраструктурных пробелов с минимальным негативным воздействием на стоимость поездок. Ключевыми областями для рассмотрения являются технологии, направленные на улучшение эксплуатации, поддержка инфраструктуры для новых авиационных технологий и поддержка производства и внедрения SAF/LCAF в развивающихся странах, особенно в Африке, что, следовательно, будет способствовать росту воздушного транспорта, учитывая при этом расходы, указанные в докладе по LTAG.

2.7.2 Необходимо обеспечить, чтобы в *Глобальный аэронавигационный план (ГАНП)* были включены адекватные и надежные принципы политики и инструктивные материалы. Обновленное издание ГАНП должно обеспечить включение политики и инструктивных материалов для устранения выявленных пробелов в инфраструктуре. Необходимо поощрять и продвигать совместное использование ресурсов, единообразное применение и взаимное признание нормативной базы, сбалансировать задачи в области изменения климата и цели в области эффективности с учетом роста воздушного транспорта, особенно в развивающихся странах, содействовать целенаправленной и адресной подготовке технического персонала в развивающихся государствах. Наконец, обновленное издание ГАНП должно поощрять инициативы, осуществляемые во всех регионах, такие как проект свободной маршрутизации, инициативы по анализу пробелов в инфраструктуре и улучшения в организации воздушного движения, осуществляемые государством.

3. ВЫВОД

Реализация долгосрочной цели (LTAG) по достижению нулевой эмиссии углекислого газа к 2050 году имеет ключевое значение для решения проблемы изменения климата и обеспечения устойчивости международной авиации. Эта амбициозная глобальная цель требует наличия надежной политики и эффективных инструктивных материалов, а также принятия экономически эффективных мер. Улучшение аэронавигационного обслуживания для поддержки достижения LTAG требует согласованных усилий всех заинтересованных сторон в области авиации. Благодаря сотрудничеству и инновациям авиационная отрасль может решить эту проблему и внести свой вклад в обеспечение более устойчивого будущего, особенно в этом секторе.

– КОНЕЦ –