

ОДИННАДЦАТАЯ АЭРОНАВИГАЦИОННАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ

Монреаль, 22 сентября – 3 октября 2003 года

- Пункт 3 повестки дня.** **Целевые показатели характеристик организации воздушного движения (ОрВД), касающиеся безопасности, эффективности и регулярности полетов, а также роль в этой связи требуемых характеристик полной системы (RTSP)**
- Пункт 3.2 повестки дня.** **Концепция RTSP**

ХАРАКТЕРИСТИКИ: ЧТО ДАЛЬШЕ?

(Представлено Австралией)

АННОТАЦИЯ

В настоящем документе приводятся аргументы в пользу продолжения работы над характеристиками и предлагается ряд рекомендаций, служащих предварительным условием одобрения результатов проведенной к настоящему времени работы, а также любых будущих направлений деятельности в данной области.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Название данного пункта повестки дня дает основание предполагать, что своими рекомендациями Конференция будут способствовать одобрению RTSP.

1.2 В настоящем документе предлагается перечень таких рекомендаций, которые связаны с предварительным одобрением результатов проделанной к настоящему времени работы, а также с любыми будущими направлениями деятельности в этой области.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Работа, порученная АТМСР согласно кругу ее полномочий, носила только предварительный характер (т. е. "...определить и изучить возможность...").

2.2 В докладе 1-го совещания АТМСР четко указывается, что помимо уже проделанной на данный момент времени работы (март 2002 года) потребуется выполнить значительный дополнительный объем работ.

2.3 В результате проведенного на совещании АТМСР обсуждения были сформулированы следующие принципы:

- a) характеристики представляют собой сложный вопрос, который быстро решается путем простого вложения денежных средств;
- b) **характеристики и ожидаемые пользователями результаты** должны быть тесно увязаны между собой;
- c) безопасность полетов является первостепенным независимым параметром, который также является одним из нескольких ожидаемых результатов;
- d) **ожидаемые результаты** не являются независимыми и может потребоваться принятие компромиссных решений, которые практически приемлемы до тех пор, пока имеется договоренность относительно их значимости и обязательства не нарушать их;
- e) структура должна быть полезной для различных типов пользователей, например специалистов по планированию воздушного пространства, специалистов нормативных органов, специалистов, ответственных за осуществление повседневной деятельности, поставщиков обслуживания и т. д.;
- f) несмотря на то что измерение характеристик должно осуществляться относительно простым путем, оно в первую очередь должно иметь смысл;
- g) измерение не должно производиться без конкретной цели;
- h) входящие в состав перечня модели¹:
 - 1) должны увязывать **причины, следствие** и методы их измерения;
 - 2) должны быть точными, подробными, надежными и своевременными с точки зрения их прогнозирующей способности только в той степени, которая

¹ Упомянутый перечень взаимосвязанных моделей абсолютно необходим для постоянного принятия правильных решений в условиях нынешнего ограничения по ресурсам. Такой ряд моделей обеспечит гораздо более глубокое понимание системы ОрВД, чем это имеет место в настоящее время; почти аналогично тому (но необязательно в такой же степени), как медицина понимает причинно-следственную взаимосвязь в процессе функциональной деятельности тела человека и его частей; или подобно тому, что имеет место при проектировании автомашин, ракет и т. д.

Почему именно этот ряд взаимосвязанных моделей? Потому, что правильные решения никогда не принимаются без отличного знания реального положения дел; потому, что действует закон убывающей доходности и за инвестиции придется расплачиваться реальными выгодами; потому, что речь идет не об установлении как можно большего числа компьютеров, возлагая при этом чрезмерное доверие на технические средства. Речь идет о концентрации внимания на минимально возможном расходовании ресурсов, будь то компьютеры или какие-либо другие средства, для получения максимальных выгод для всей отрасли. Речь идет о правиле 80/20 и разумном подходе, что можно проиллюстрировать на следующем гипотетическом примере: если было бы возможно наполовину уменьшить последствия турбулентности в следе, то в некоторых вариантах конфигурации можно было бы удвоить пропускную способность. Кроме того, там, где это целесообразно, следует попытаться учесть результаты предыдущей работы по моделированию, проведенной ИКАО (например, модели авиационных происшествий и т. д.).

обуславливается пределом ошибок, приемлемым при принятии решения (например, модели необязательно должны содержать сложные уравнения/функции); и

- 3) также должны быть независимыми от вида реализации, с тем чтобы пройти проверку временем;
- i) **характеристики** являются не только междисциплинарным понятием, т. е. понятием, связанным с различными специальностями, но также и понятием, в отношении которого существует несколько точек зрения, т. е. точек зрения различных действующих субъектов (например, пользователей, поставщиков, сотрудников регламентирующих органов и т. д.);
 - j) не следует принимать поспешных решений: возможно, что для проверки возможности реализации и пригодности некоторых элементов любой структуры потребуется провести научно-исследовательскую работу;
 - k) эту работу нельзя выполнять разрозненными группами экспертов, каждая из которых имеет свой круг полномочий для рассмотрения отдельных элементов характеристик (например, RCP, RSP и т. д.);
 - l) показатели характеристик должны точно отражать ожидаемые пользователями результаты, быть простыми, измеряемыми, точными, надежными и своевременными (SMART). Другие атрибуты, подлежащие учету при анализе потенциальных показателей, должны включать в себя следующие критерии: систематические – одноразовые, многопричинные – однопричинные, опережающие – запаздывающие, частные – государственные, объект – процесс, организация – отдельное лицо, локальные – универсальные, бренд – тип, логически² обеспечивает выполнение математических операций (например, сложение и т. д.); и
 - m) ОрВД представляет процесс с многими переменными, в рамках которого предпринимаются попытки привести в соответствие пропускную способность с потребностями на различных временных этапах и в тех случаях, когда стратегические решения в целом накладывают ограничения на решения, принимаемые позднее. (Поэтому) понятие "конфликтная ситуация" может быть расширено, с тем чтобы помимо безопасности полетов охватить другие переменные. (Поэтому) результаты варьируются с учетом выбора переменных оптимизации, и оптимизация фактически является вопросом стратегического характера.

2.4 Успех любой будущей работы во многом основывается на результатах проделанной ценной работы и сделанных до сих пор исходных предположениях.

² Например, обеспечит ли добавление географических независимых значений, аналогичных показателям характеристик, получение результата, являющегося логичным для совокупных географических районов?

3. **ДЕЙСТВИЯ КОНФЕРЕНЦИИ**

3.1 Конференции предлагается:

- a) просить ИКАО ускорить проводимую в настоящее время работу в области характеристик, обеспечив при этом ее централизованную координацию (например, ту, которая осуществляется до настоящего времени Группой экспертов АТМСР);
- b) просить ИКАО организовать официальное непрерывное взаимодействие между группами, работающими в области характеристик и безопасности полетов; и
- c) с целью заручиться поддержкой государств в настоящее время и на будущее в отношении проведения любой дополнительной работы в области характеристик, включая сам процесс работы, обратиться к ИКАО с просьбой принять и учесть в своей работе принципы, изложенные в пп. 2.3 а) – 2.3 m), поддающимся контролю образом.

– КОНЕЦ –