

المؤتمر الحادي عشر للملاحة الجوية

مونتريال، ٢٢/٩-٣/١٠/٢٠٠٣

البند ٣: أهداف الأداء في إدارة الحركة الجوية من منظور السلامة والكفاءة والانتظام، ودور مفهوم "الأداء الكلي المطلوب للنظام" في هذا الصدد

دور الأداء المطلوب لإدارة الحركة الجوية (RASP) والأداء الكلي المطلوب للنظام (RTSP) في عملية تصميم النظام العالمي لإدارة الحركة الجوية

(وثيقة مقدمة من الاتحاد الروسي)

ملخص

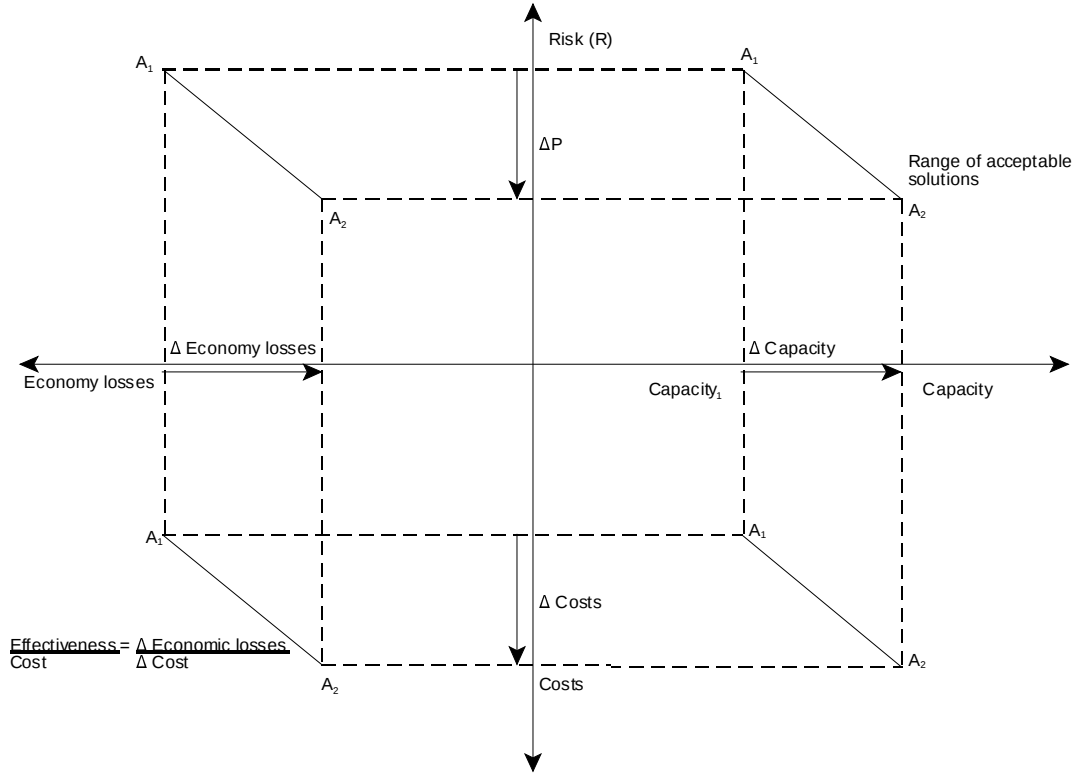
لقد طرح سؤال حول المادة الإرشادية بشأن الاستخدام العملي للمفهوم التشغيلي العالمي لإدارة الحركة الجوية، مع مراعاة مقتضيات الأداء المطلوب لإدارة الحركة الجوية (RASP) والأداء الكلي المطلوب للنظام (RTSP) في عملية اختيار استراتيجية للتطوير وفي تصميم النظام مستقبلاً. يرد الإجراء المعروض على المؤتمر في الفقرة ٣.

١- مقدمة

١-١ يشتمل المفهوم التشغيلي العالمي لإدارة الحركة الجوية على تعاريف ومقتضيات استخدام الأداء المطلوب لإدارة الحركة الجوية RASP والأداء الكلي المطلوب للنظام RTSP، غير أنها ليست محددة بصورة كافية وينبغي تعريفها بدقة أكبر.

٢- مناقشة

٢-١ وهناك ميزة خاصة للأداء المطلوب لإدارة الحركة الجوية هي أنه أكثر من مجرد قائمة مقتضيات تعدها الدولة والمنفذين بالمجال الجوي للنظام العالمي لإدارة الحركة الجوية في المستقبل. فالأداء المطلوب لإدارة الحركة الجوية هو نظام من المؤشرات المترابطة بحيث يؤدي تغيير بارامتر واحد إلى تغيير كبير في البارامترات الأخرى. ويبين الشكل (١) العلاقة المتبادلة بين المقتضيات الأساسية التي تشكل أساس الأداء الكلي المطلوب للنظام. ويبين الشكل أن مستوى السلامة والسعة تحددهما بصورة مباشرة المؤشرات الاقتصادية للنظام قد تصبح قيداً يعيق تحقيق الجودة المطلوبة لعملياتها.



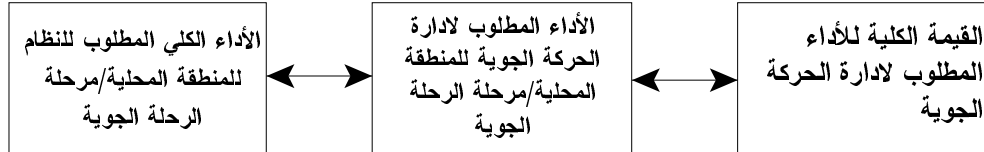
الشكل ١- العلاقة المتبادلة بين المؤشرات الأساسية للأداء المطلوب
للنظام العالمي لإدارة الحركة الجوية (RASP)

٢-٢ وبالتالي، فقد تكون مقتضيات الأداء المطلوب لإدارة الحركة الجوية عالية جداً وغالباً فقد لا تكون ممكنة من الناحية التقنية والمالية. ولذا، فإن مقتضيات الأداء المطلوب لإدارة الحركة الجوية بحاجة إلى تحقق أولي من صحتها. والغرض من عملية التحقق هذه هو تحديد مقتضيات النظام التي يمكن تحقيقها بصورة واقعية في حال وجود نقص في الموارد، وسيضمن ذلك أفضل المؤشرات وفقاً لمعيار التكاليف/الكفاءة.

٣-٢ وتحل المشكلة بصورة منهجية على أساس استخدام مقتضيات الأداء الكلي المطلوب للنظام عن طريق إجراء تحليل لعدد من الخيارات المرغوبة لتطوير النظام العالمي لإدارة الحركة الجوية، على أن يتم لاحقاً انتقاء الخيار الذي يتسم بأعلى قدر من الكفاءة خلال فترة معينة من التخطيط. وينبغي لمقتضيات الأداء المطلوب لإدارة الحركة الجوية التي يتم الحصول عليها أن تكون ضمن نطاق القيم المقبولة، وبالدرجة الأولى فيما يتعلق بسلامة الحركة الجوية.

٤-٢ ولا يجب استبعاد احتمال ألا يكون المدى المقبول لمقتضيات الأداء المطلوب لإدارة الحركة الجوية متوافقاً مع الموارد الفنية والمالية المتاحة، كما ذكرنا سابقاً. وفي هذه الحالة، أي عندما نولي الأولوية لسلامة الحركة الجوية، فإنه يجب علينا إدخال تصحيح على المقتضيات المتبقية للأداء المطلوب لإدارة الحركة الجوية. وسيؤثر ذلك بصورة عامة في المؤشرات الاقتصادية للنظام.

٢-٥ والصعوبة الرئيسية لعملية التحقق من مقتضيات الأداء المطلوب لإدارة الحركة الجوية التي تم تقديمها، تكمن في حقيقة أن تلك المقتضيات قد أعدت للنظام العالمي في إدارة الحركة الجوية ككل، في حين أن مقتضيات الأداء الكلي المطلوب للنظام تعتمد على مراحل الرحلات الجوية، والبنية الأساسية للمنطقة المحلية من النظام، وكثافة الحركة الجوية، وعوامل أخرى. وبهذا المعنى، لا توجد مقتضيات مشتركة للنظام العالمي لإدارة الحركة الجوية ككل وسيتم تنفيذ العلاقة المتبادلة بين الأداء المطلوب لإدارة الحركة الجوية والأداء الكلي المطلوب للنظام وفقاً للمخطط المعروض في الشكل (٢).



الشكل ٢ - العلاقة بين الأداء المطلوب لإدارة الحركة الجوية والأداء الكلي المطلوب للنظام للمنطقة المحلية/مرحلة الرحلة الجوية لأحد الخيارات للنظام العالمي لإدارة الحركة الجوية

٣- الإجراءات المعروض على المؤتمر

٣-١ أن المؤتمر مدعو إلى التوصية باستخدام الموقف المحدد في القسم ٢ من هذه الوثيقة على اعتباره مادة إرشادية تتعلق بالمفهوم التشغيلي العالمي لإدارة الحركة الجوية.

— انتهى —