

ИКАО

МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

Приоритет НОВЫМ рамкам взаимодействия

Всемирный форум по военно-гражданскому сотрудничеству. Новая политика и рамки регионального сотрудничества – это новый фокус и план действий как ответ ИКАО на глобальные вызовы

Профиль страны:
Сингапур и Российская Федерация

Также в номере:
Позиция ИАТА и CANSO по военно-гражданскому взаимодействию
Депозит Объединенных Арабских Эмиратов – присоединение к Программе COSPAS-SARSAT
Подписание Нигерией и Чили Конвенции об общих рисках
Депозит Лесото



EMA

Bottle and Liquid Scanner



- Inspection of sealed /unsealed bottles
- Clear "OK/ALARM" inspection result
- Compliant with current BLS detection and discrimination requirements
- Verified by Specialized Governmental Laboratories
- Automatic Analysis of the entire volume in ~ 5 seconds
- Optional External Probe for loose liquids analysis



View of the EMA External Probe



UNI EN ISO 9001 CERTIFIED



www.ceia.net



ЖУРНАЛ ИКАО
ТОМ 65, НОМЕР 1, 2010

Редакционная статья
Отделение ИКАО по координации,
доходам и общественным связям
Тел.: +01 (514) 954-8220
Веб-сайт: www.icao.int

Энтони Филбин Комьюникейшнз
Издатель: Энтони Филбин
Тел.: +01 (514) 886-7746
Эл. почта: info@philbin.ca
Веб-сайт: www.philbin.ca

Производство и дизайн
Бэнг Мэркетинг
Стефани Кэннан
Тел.: +01 (514) 849-2264
Эл. почта: info@bang-marketing.com
Веб-сайт: www.bang-marketing.com

Фотографии ИКАО: Джерри Эрклани

Реклама
Эф-Си-Эм Комьюникейшнз инк.
Ив Аллар
Тел.: +01 (450) 677-3535
Факс: +01 (450) 677-4445
Эл. почта: fcmcommunications@videotron.ca

Предоставление материалов
Журнал приветствует предоставление материалов заинтересованными лицами, организациями и государствами, желающими поделиться уточненной информацией, перспективами или анализом вопросов, связанными со всемирной гражданской авиацией. За дополнительной информацией относительно крайних сроков предоставления материалов и запланированных тем будущих изданий Журнала ИКАО просим обращаться по адресу: info@philbin.ca.

Подписка и розничная продажа
Годовая подписка (шесть номеров в год) US \$40.
Стоимость одного номера – US \$10. По вопросам подписки и продаж просьба обращаться в Службу продажи документов ИКАО,
Тел.: +01 (514) 954-8022
Эл. почта: sales@icao.int

Опубликовано в г. Монреаль, Канада. ISSN 0018 8778.

На момент печати информация, опубликованная в Журнале ИКАО, является достоверной. Приведенные мнения принадлежат лишь авторам и не обязательно отражают мнение ИКАО и ее государств-членов.

Приветствуется воспроизведение статей Журнала ИКАО. Для получения разрешения направляйте заявку по адресу: info@philbin.ca. При воспроизведении материалов ссылка на Журнал ИКАО обязательна.

ОТПЕЧАТАНО ИКАО

Содержание

ТЕМА НОМЕРА

Цель ИКАО – новые рамки сотрудничества

Время определяет правила военно-гражданского сотрудничества

Заместитель директора Аэронавигационного управления ИКАО Винс Галотти обсуждает, как аэронавигационные технологии сегодня способствуют более гибкому подходу к военно-гражданской организации воздушного движения и как ИКАО должна обеспечить более активное руководство государствами-членами в решении этих проблем имеющимися у них средствами 3

Регионы ИКАО и их военно-гражданское планирование

Директора региональных отделений ИКАО представляют краткий обзор своей деятельности и планов по военно-гражданской организации воздушного пространства и сотрудничеству 10

Совет ИКАО принимает новую политику регионального сотрудничества

Представитель Румынии в Совете ИКАО капитан Каталин Котрут рассматривает новую политику Организации и рамки регионального сотрудничества, принятые впервые за 65-летнюю историю ИКАО, и отмечает, как своевременно и необходимо сейчас гармоничное сочетание лидерства и партнерства участников 14

Профиль страны: Сингапур – пристальный взгляд

Сингапур является седьмым крупнейшим аэропортом в мире по объему международных пассажирских перевозок, здесь базируется авиакомпания мирового класса и сосредоточены преуспевающие предприятия аэрокосмической отрасли. Ежедневно более 80 компаний выполняют свыше 4 850 регулярных рейсов в этом загруженном авиационном узле Азии, обеспечивая пассажирские сообщения с 200 городами в 60 странах. Профиль этой уникальной и процветающей страны представлен в Журнале 17

Субрегиональная система поиска и спасания в Персидском заливе

Генеральный директор Генерального управления гражданской авиации ОАЭ Саиф Мохаммед Аль Суваиди – о необходимости лучшей координации и совместного подхода к мероприятиям SAR в субрегионе Персидского залива 32

Профиль страны: Российская Федерация – пристальный взгляд

За последние годы Россия осуществила множество программ и усилий в стремлении поддерживать культуру постоянного совершенствования при осуществлении своей внутренней и международной авиатранспортной деятельности. Журнал ИКАО – о том, как Россия постоянно повышает уровень безопасности полетов и эффективности своего гражданского и коммерческого авиационного сектора 37

НОВОСТИ ВКРАТЦЕ

- Чили подписывает Конвенцию об общих рисках 33
- Депозит Лесото 33
- Нигерия подписывает Конвенцию об общих рисках 34
- Депозит ОАЭ с целью присоединения к COSPAS-SARSAT 34



Совет ИКАО

Президент: Г-н Р. Кобе Гонсалес (Мексика)

Австралия	Г-н П.К. Эванс	Нигерия	Д-р О.Б. Алиу
Аргентина	Г-н Д.О. Валенте	Объединенные Арабские Эмираты	Вакансия
Бразилия	Г-н Р.С.Р. Магно	Республика Корея	Г-н Джил Соу Син
Венесуэла	Г-н Э.А. Фалкон	Российская Федерация	Г-н А. Новгородов
Гана	Г-н Симон Эллотей	Румыния	Г-н К. Котрут
Германия	Г-н Й.-В. Мендель	Сальвадор	Г-н Х.А. Апарисио Борхас
Доминиканская Республика	Г-н К.А. Верас	Саудовская Аравия	Г-н Таталь М.В. Кабли
Египет	Г-н Махмуд Таха Махмуд Эльзанати	Сингапур	Г-н К. Бонг
Индия	Г-н Арун Мишра	Соединенное Королевство	Г-н М. Росселл
Исландия	Г-н Х. Сигурдссон	Соединенные Штаты Америки	Г-н Д. Т. Блисс
Испания	Г-н В. Агуадо	Тунис	Г-н И. Сасси
Италия	Г-н Джулио Пичека	Уганда	Г-жа Б. Кавуя
Камерун	Г-н М.А. Мбенг	Уругвай	Г-н Х.Л. Вилардо
Канада	Г-н Л.А. Дююи	Франция	Г-н Мишель Вахенхайм
Китай	Г-н Т. Ма	Швейцария	Г-н Д. Руйе
Малайзия	Г-н Кок Су Чон	Эквадор	Г-н И. Арельяно Ласкано
Мексика	Г-н Д. Мендес-Майора	Южная Африка	Г-н М.Д.Ц. Пеге
Намибия	Г-н Б.Т. Мужетенга	Япония	Г-н Сейджи Баба

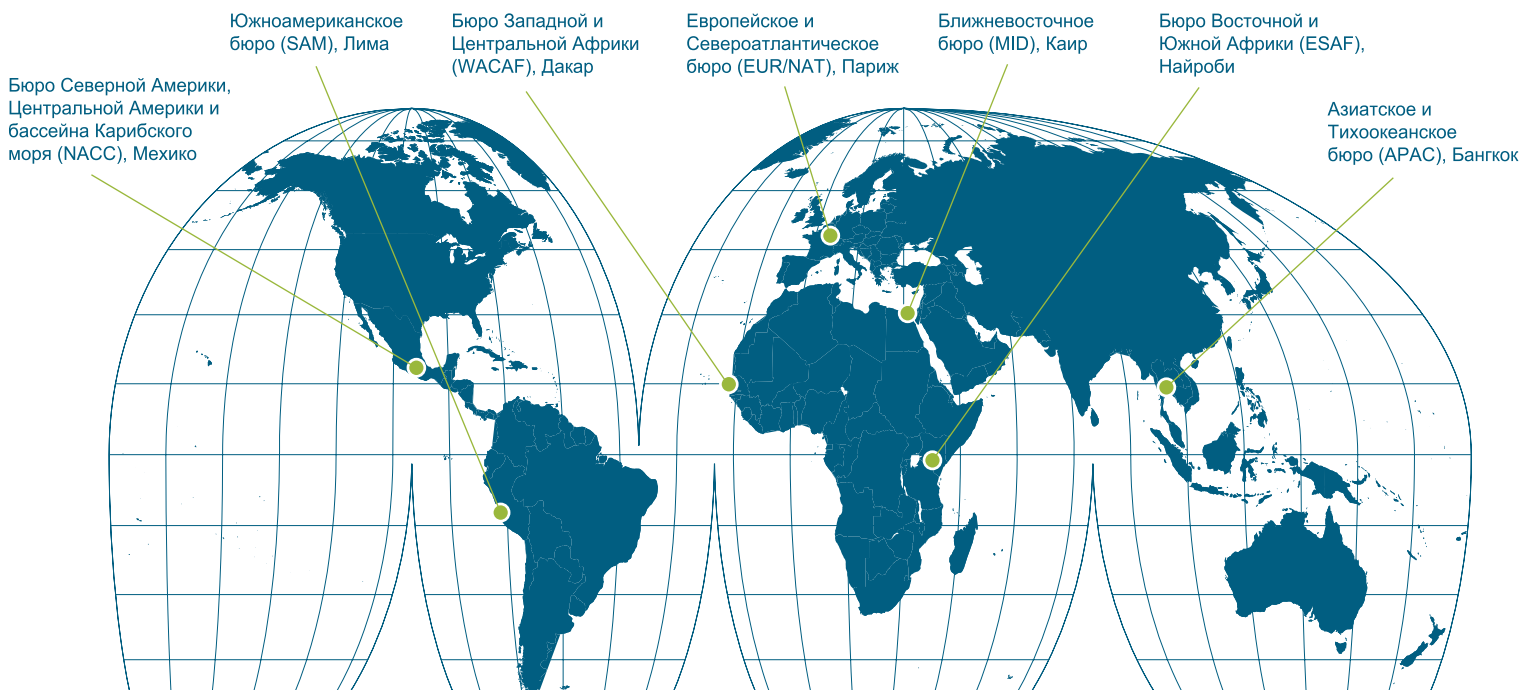
Аэронавигационная комиссия (АНК) ИКАО

Председатель: г-н О.Р. Нунду

Совет назначает членов АНК из числа кандидатур, предложенных Договаривающимися государствами. Члены АНК действуют в своем личном качестве экспертов, а не в качестве представителей тех, кто выдвинул их кандидатуры.

Г-н М. Алиду	Г-н С.П. Кример	Г-н Б. Тебо
Г-н А.А. Альхарт	Г-н Р. Макфарлен	Г-н М. Фернандо
Г-жа С. Гонсалес	Г-н Р. Моннинг	Г-н П.Д. Флеминг
Г-жа М. Деэ	Г-н Ман Хеи Чан	Г-н Б. Экеберт
Г-н К. Шлейфер	Г-н Л. Р. Насименто	Г-н Х. Эрреро
Г-н А. Корсаков	Г-н Ф. Тай	Г-н Ю. Янагисава

Представительства ИКАО в мире



Военно-гражданское сотрудничество в области ОрВД: поиск компромиссов

В соответствии с рекомендациями 11-й Конференции ИКАО по вопросам аэронавигации (Doc 9828, Rec. 1/2) в октябре 2009 был проведен Глобальный форум ИКАО по вопросам военно-гражданского сотрудничества в области ОрВД (CIV/MIL-Форум). Это событие также должно было стать отправной точкой для последующих совещаний военных и гражданских специалистов по ОрВД, организованных Ассоциацией по управлению воздушным движением (АТСА).

Цель Форума заключалась в том, чтобы привлечь внимание гражданских и военных официальных лиц и регулирующих органов, поставщиков аэронавигационного обслуживания, а также гражданских и военных пользователей воздушного пространства к необходимости улучшения сотрудничества между гражданскими и военными органами ОрВД и координации их усилий в обеспечении оптимизации использования воздушного пространства всеми категориями пользователей. Участие гражданских и военных официальных лиц, отвечающих за принятие политических решений, было особенно важным для успеха этого мероприятия, которое позволило продвинуться в реализации положений Резолюции А36-13 Ассамблеи ИКАО, Приложение



О Координация воздушного движения гражданских и военных ВС, которая призвала Государства к принятию необходимых мер по координации вопросов использования воздушного пространства с военными властями и внедрению гибкого совместного подхода к организации и управлению воздушным пространством.



Редакция Журнала встретила с заместителем директора Аэронавигационного управления ИКАО Винсом Галотти, чтобы обсудить с ним предисторию и итоги этого знакового

события, которое, впервые с момента образования ИКАО в 1944 году, позволило собрать за одним столом представителей гражданских и военных властей такого высокого уровня.

Журнал ИКАО: Почему вопросы координации между гражданскими и военными сейчас привлекают такое большое внимание? Вы не могли бы обрисовать для наших читателей контекст, который предшествовал Глобальному форуму ИКАО по вопросам военно-гражданского сотрудничества в области ОрВД, организованному ИКАО в конце прошлого года? Ведь это было поистине знаковое событие.

Винс Галотти: В течение многих лет военные использовали или, по сути, владели огромными зонами воздушного пространства, особенно в то время, когда создавалось ИКАО, т.е. в конце Второй мировой войны.

В те годы во многих регионах мира обстановка по-прежнему оставалась напряженной и, например, в Европе, ситуация нестабильности сохранялась практически на всех этапах «холодной войны». Однако параллельно с военной напряженностью происходила экспансия гражданского сектора в инфраструктуру и деятельность авиации. С ростом гражданских перевозок и увеличением количества гражданских рейсов, которые требовали все большего воздушного пространства, росло и общественное давление на военных, от которых требовали открыть доступ в контролируемые ими зоны. Речь пока шла не о том, чтобы полностью отдать их для гражданских нужд, а только о доступе для гражданских ВС на более регулярной основе.

Можете ли Вы назвать еще какие-то факторы, которые сыграли роль в этом процессе в последнее время? Например, развитие радиоэлектронного оборудования и ОрВД?

Технический прогресс, понятно, существенно ускорил этот процесс. Самолеты теперь могут выполнять намного больше беспосадочных,



Слева направо: вице-президент по вопросам стратегии организации воздушного движения (АТМ) компании Боинг Нил Плэнзер, директор аэронавигационного управления ИКАО Нэнси Грэм, генеральный секретарь ИКАО Раймон Бенжамен и председатель Совета ИКАО Роберто Кобе Гонсалес.

прямых, рейсов. Информационные и цифровые технологии также позволили коренным образом улучшить системы связи и планирования, благодаря чему доступ в конкретное воздушное пространство может осуществляться с точностью до минуты и с учетом приоритетов гражданских и военных пользователей.

В то же время необходимо подчеркнуть, что главенствующую роль в том, что вопросы совместного использования воздушного пространства стали получать такое широкое внимание, сыграли не технологии и не потребности эксплуатации, а политическая воля.

Почему?

При создании ИКАО существовало фундаментальное понимание того, что сохранение существовавшего на тот момент состояния дел приведет к полной милитаризации воздушного пространства. Даже сейчас отдельные элементы такого стиля еще закреплены в Статье 3 Конвенции (см. полный текст Статьи 3 Конвенции о международной гражданской авиации на стр. ___).

Государства самостоятельно осуществляли надзор за использованием своего воздушного пространства военными в соответствии с внутринациональными нормами, которые не согласов-

ывались с другими государствами. Такая форма регулирования поддерживала суверенитет государств и охраняла интересы национальной безопасности, но абсолютно не способствовала эффективному использованию тех важных преимуществ, которые сейчас приобретают все больший приоритет – на фоне увеличения объема воздушных перевозок, о котором мы говорили раньше.

С появлением новых технологий в аэронавигации, которые дают возможность более гибкого подхода к организации воздушного движения, ключевой задачей ИКАО на данном этапе является более активное использование своей руководящей роли в работе с государствами-членами, с тем чтобы донести до них важность происходящих процессов и решений, соответствующих сегодняшнему дню.

В чем конкретно может проявляться эта «руководящая роль», учитывая ограничения, установленные Статьей 3?

Создание глобальной системы гражданской авиации, услугами которой все мы сейчас пользуемся, стало возможным исключительно благодаря тому, что в течение многих десятилетий, государства, собранные под эгидой ИКАО, совместно разрабатывали обширный пакет законов и стандартов, которые

позволяют гражданским самолетам безопасно и эффективно выполнять полеты через государственные границы и континенты. По сути, вся эта программа сотрудничества гражданских и военных в сфере ОрВД стала реакцией на необходимость, которую сейчас остро осознает руководство ИКАО: выполнение роли координатора в сотрудничестве по гармонизации подходов к использованию воздушного пространства гражданской и военной авиацией.

Хотя Статья 3 не предусматривает возможности создания актуальных стандартов в этой области, в распоряжении ИКАО имеются и другие механизмы убеждения, например государственные письма, с помощью которых она может повлиять на позицию государств по этим вопросам и донести до них преимущества межгосударственной кооперации.

Как ИКАО будет подходить к решению этой задачи?

Недавний Форум стал хорошим примером в этой связи. Мы будем проводить больше семинаров на эту тему, будем приглашать военных чиновников на наши совещания по планированию – до этого такой практики не существовало. Представители ИКАО, в свою очередь,

будут намного активнее участвовать в различных мероприятиях, организуемых военными структурами, по сравнению с предыдущими годами.

Еще одна важная функция ИКАО в этом плане, которую она выполняет очень хорошо, это предоставление государствам возможностей для встречи и обмена опытом и передовыми практиками в ходе различных форумов и конференций. На Конференции в октябре 2009 года ряд Государств, в частности из Европейского и Североатлантического регионов, представили несколько комплексных программ, которые они сейчас применяют для внедрения концепции, получившей название FUA (Flexible Use of Airspace – Гибкое использование воздушного пространства).

ИКАО также планирует подготовить специальный пункт для включения в повестку дня 37-й Сессии Ассамблеи ИКАО, которая состоится в 2010 году. Речь идет о поправке к Резолюции А36-13 Ассамблеи, Приложение О, которая будет конкретно посвящена сотрудничеству в области ОрВД между гражданской и военной авиацией и придаст более высокий статус идеям и предложениям, высказанным на Форуме 2009 года государственными администрациями и международными организациями.

СТАТЬЯ 3 КОНВЕНЦИИ О ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

Статья 3

- a) Настоящая Конвенция применяется только к гражданским воздушным судам и не применяется к государственным воздушным судам.
- b) Воздушные суда, используемые на военной, таможенной и полицейской службах, рассматриваются как государственные воздушные суда.
- c) Никакое государственное воздушное судно Договаривающегося государства не производит полета над территорией другого государства и не совершает на ней посадки, кроме как с разрешения, предоставляемого специальным соглашением или иным образом, и в соответствии с его условиями.
- d) Договаривающиеся государства при установлении правил для своих государственных воздушных судов обязуются обращать должное внимание на безопасность навигации гражданских воздушных судов.

Статья 3 bis*

- a) Договаривающиеся государства признают, что каждое государство должно воздерживаться от того, чтобы прибегать к применению оружия против гражданских воздушных судов в полете, и что в случае перехвата не должна ставиться под угрозу жизнь находящихся на борту лиц и безопасность воздушного судна. Это положение не истолковывается как изменяющее каким-либо образом права и обязательства государств, изложенные в Уставе Организации Объединенных Наций.
- b) Договаривающиеся государства признают, что каждое государство при осуществлении своего суверенитета имеет право требовать посадки в каком-либо указанном аэропорту гражданского воздушного судна, если оно совершает полет над его территорией без разрешения или если имеются разумные основания полагать, что оно используется в каких-либо целях, несовместимых с целями настоящей Конвенции, или может давать такому воздушному судну любые другие указания, чтобы положить конец таким нарушениям. С этой целью Договаривающиеся государства могут прибегать к любым соответствующим средствам, совместимым с надлежащими нормами международного права, включая надлежащие положения настоящей Конвенции, конкретно пункт а) данной Статьи. Каждое Договаривающееся государство соглашается опубликовывать свои правила, действующие в отношении перехвата гражданских воздушных судов.
- c) Каждое гражданское воздушное судно выполняет приказ, отдаваемый в соответствии с пунктом b) настоящей Статьи. С этой целью каждое Договаривающееся государство принимает все необходимые положения в своих национальных законах или правилах с тем, чтобы сделать его выполнение обязательным для любого гражданского воздушного судна, зарегистрированного в этом государстве или эксплуатируемого эксплуатантом, основное место деятельности которого или постоянное местопребывание которого находится в этом государстве. Каждое Договаривающееся государство предусматривает суровые наказания за любое нарушение таких применимых законов или правил и передает дело своим компетентным органам в соответствии со своими законами или правилами.
- d) Каждое Договаривающееся государство принимает надлежащие меры для запрещения преднамеренного использования любых гражданских воздушных судов, зарегистрированных в этом государстве или эксплуатируемых эксплуатантом, основное место деятельности которого или постоянное местопребывание которого находится в этом государстве, в каких-либо целях, несовместимых с целями настоящей Конвенции. Это положение не влияет на пункт а) и не затрагивает пункты b) и c) настоящей Статьи.

*10 мая 1984 г. Ассамблея на своей 25-й (чрезвычайной) Сессии внесла поправку в Конвенцию, приняв Протокол, вводящий статью 3 bis. Данная поправка вступила в силу 1 октября 1998 г.

CANSO: ТВЕРДЫЙ И АКТИВНЫЙ СТОРОННИК СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ВОЕННО-ГРАЖДАНСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА

Будучи одним из партнеров программы и главным организатором Форума ИКАО по вопросам военно-гражданского сотрудничества, CANSO было особенно приятно видеть успех этого мероприятия. Принятие роли ИКАО – как со стороны гражданских, так и военных властей – в качестве наиболее подходящей глобальной платформы для выстраивания военно-гражданского сотрудничества и обмена положительным опытом и передовой практикой является очень важным шагом вперед для всего международного авиационного сообщества. Стоит отметить, что это первый случай в истории, когда интересы гражданской и военной авиации сошлись воедино и стороны открыто признали необходимость в сотрудничестве.

В основе разработанного CANSO «Глобального видения будущего аэронавигационного обслуживания (ANS)» лежит создание совершенной ANS-системы, а этого можно добиться только в том случае, если сотрудничество между гражданскими и военными будет взаимовыгодным и максимально эффективным. Стремительное увеличение объема гражданских воздушных перевозок делает проблему рационального использования ограниченных воздушных ресурсов все более актуальной. Военные, в свою очередь, также вынуждены искать пути для удовлетворения своих растущих потребностей, в частности новых требований к обучению, связанных с появлением боевых самолетов нового поколения. Успешное выполнение боевых задач военной авиации и повышение пропускной способности гражданской системы воздушного транспорта, которые бы отвечали текущим и учитывали будущие потребности, возможны только при условии тесного взаимодействия между двумя сторонами.

По твердому убеждению CANSO, высокие показатели работы системы ОрВД базируется на грамотных политических решениях и политической воле государств, и это становится особенно важным в случае военно-гражданского сотрудничества. Твердая решимость государств разрешить межведомственные противоречия во многом определит успешное выполнение задач, стоящих перед системой ОрВД на данный момент, – повышение эффективности маршрутов, пропускной способности, безопасности полетов или получение выгод в области охраны окружающей среды.

Важно понимать, что военно-гражданское сотрудничество не должно ограничиваться одним только воздушным пространством. Речь также должна идти об обмене информацией, о создании доверительных отношений и понимании потребностей и требований обеих сторон. Сначала необходимо заложить прочный межведомственный и организационный фундамент, а затем – переходить к внедрению таких концепций, как «Гибкое использование воздушного пространства (FUA)», или перспективным моделям динамичной организации воздушного пространства. В тех регионах, где существуют наибольшие трудности в планировании воздушного пространства и повышении его пропускной способности, как правило, отсутствует традиция военно-гражданского сотрудничества, поэтому им будет особенно полезно изучить и перенять опыт других регионов.

Сейчас крайне важно поддержать тот положительный импульс, который был задан Форумом ИКАО и развить достигнутый успех. Все авиационное сообщество, как военные, так и гражданские, возлагают большие надежды на продолжение той деятельности, которая была инициирована ИКАО, и CANSO вместе со своими членами из числа поставщиков аэронавигационного обслуживания продолжит оказывать активную поддержку начатым процессам, чтобы обеспечить успех общих усилий.

Возвращаясь к политическим сложностям, с которыми вам предстоит столкнуться, насколько различаются подходы к военному использованию воздушного пространства среди государств?

В этом вопросе, действительно, существуют довольно глубокие различия между развитыми и развивающимися странами. В развитых регионах, как правило, отсутствует та политическая и военная нестабильность, которая характерна для других регионов. В таких странах, как США, например, организация совместного использования воздушного

пространства гражданскими и военными выглядит очень просто: военные ставят в известность регулирующий орган гражданской авиации, в данном случае – Федеральное управление гражданской авиации (FAA), о том, что им необходима такая-то зона воздушного пространства на такой-то период времени. FAA удовлетворяет эту просьбу и после завершения военных полетов передает эту зону обратно в гражданское пользование. Все просто и понятно.

Однако во многих государствах существуют огромные зоны воздушного пространства с

ограничениями по использованию, которые препятствуют росту и эффективному удовлетворению потребностей гражданской авиации. В таких странах, как правило, более напряженная политическая обстановка, как внешняя, так и внутренняя, поэтому военное руководство менее охотно сотрудничает с гражданскими авиационными властями и не учитывает их интересы. В отдельных странах эта ситуация доходит до крайности: полеты через территорию страны или запрещены вообще, или должны выполняться строго по заданному маршруту, чтобы избежать перехвата военной авиацией в случае отклонения. Ограничения также могут происходить от недостаточно развитых технологий, из-за чего гражданские и военные специалисты по планированию воздушного пространства вынуждены работать с ограниченным кругом решений.

Еще одним серьезным политическим фактором в некоторых государствах является исторически сложившаяся практика, когда национальное воздушное пространство долгое время контролировалось военными и со временем превратилось в одну из опор их авторитета и властных привилегий. В таких случаях особую важность приобретает уровень политической зрелости руководства страны, и мы видим, что некоторые государства и регионы, а именно Китай и Ближний Восток, добились очень больших успехов в этой области.

Повлияют ли эти новые решения на процесс подготовки пилотов и выполнение самих полетов?

Системы планирования полета на современных самолетах отличаются высокой степенью сложности, поэтому пилоты всегда предпочитают получать любые уведомления о возможном отклонении от маршрута как можно раньше. В прошлом пилот

мог получить устное сообщение об изменении маршрута и достаточно было просто повернуть самолет в соответствующую сторону. Сегодня самолеты оборудованы намного более точными и сложными радиоэлектронными системами навигации и процедура изменения маршрута в полете становится источником дополнительной нагрузки и требует повышенного внимания экипажа. Поэтому пилотам желательно получать информацию об изменении маршрута еще до того, как они поднимутся в небо.

Помимо ИКАО, национальных управлений гражданской авиации (CAAs) и их военных коллег, какие еще важные партнеры должны подключиться к сотрудничеству для решения краткосрочных и долгосрочных задач в области совместного использования воздушного пространства? Какую роль могут сыграть в этом процессе поставщики аэронавигационного обслуживания (ANSPs), например?

Роль таких организаций, как Международная организация по аэронавигационному обслуживанию (CANSO) и Международная ассоциация воздушного пространства (IATA), в этом процессе огромна. Они сами крайне заинтересованы в сотрудничестве, потому что более гибкое использование воздушного пространства позволит повысить

рентабельность авиаперевозок и снизить расходы эксплуатантов (см. заявления CANSO и IATA на стр. __).

В общем, от поставщиков аэронавигационного обслуживания, полностью или частично объединенных, постоянно требуют разработки наиболее экономичных маршрутов. Поэтому они сами изначально заинтересованы в том, чтобы обеспечить своих клиентов из числа авиакомпаний услугами самого высокого качества.

Для IATA и ее авиакомпаний более короткие маршруты дадут целый ряд стратегических преимуществ: более низкие эксплуатационные расходы, повышенный уровень сервиса для пассажиров и уменьшение вредных выбросов в атмосферу.

ICAO сейчас работает над новым Руководством по военно-гражданскому сотрудничеству в рамках Плана действий (см. стр. __), который она подготовила по итогам Форума-2009. Как именно этот документ поможет в решении вопросов, о которых мы сейчас говорим?

Цель этого Руководства заключается в том, чтобы изложить передовой опыт и практику в этой области для передачи знаний и наработок от более развитых

AIR TRAFFIC MANAGEMENT & AIRPORTS

RELIABLE DELIVERY OF INNOVATIVE TECHNOLOGY

Indra's state of the art team has a lengthy track record of successful advanced systems deployments, participating in forefront R&D programs.

It is fully committed to ATM & Airport customers dedicated to improving business and traffic challenges with a focus on environmental sustainability.

Systems in 5 continents, 29,000 professionals, 100 countries,
500 €M invested in R&D in 3 years.

IATA: ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ПОЛОЖИТЕЛЬНОГО ОПЫТА С ЦЕЛЬЮ МАКСИМИЗАЦИИ ДАЛЬНЕЙШЕГО РОСТА

Надлежащее управление воздушным пространством, а также сотрудничество между гражданскими и военными властями в этой области являются ключевым условием безопасности и эффективности системы воздушного транспорта. Воздушное пространство является международным и национальным ресурсом, который жизненно необходим для деятельности авиации (как гражданской, так и военной) и служит важнейшим элементом и глобальной и национальной безопасности и экономического развития.

Гражданские и военные пользователи решают свои задачи в одном воздушном пространстве, поэтому им необходимо сотрудничество, чтобы разработать методы для его оптимального использования. На сегодняшний день не существует единой международной платформы для решения этих вопросов, однако, по мнению IATA, наиболее логичным было бы поручить эту миссию ИКАО, которая будет служить мостом, объединяющим интересы гражданской и военной авиации.

Глобальный форум ИКАО по вопросам военно-гражданского сотрудничества в области ОрВД стал большим достижением в этом направлении. Высокопоставленные военные и гражданские чиновники проявили реальный интерес и готовность использовать ИКАО в качестве площадки для обмена мнениями, что будет способствовать взаимодействию и разработке целого комплекса наилучших практик по управлению воздушным пространством глобального применения, отвечающих потребностям обеих сторон.

Совещание о перспективах сотрудничества, состоявшееся в рамках Форума, сформулировало ряд тезисов, которые наиболее точно выражают позиции гражданских и военных участников:

1. Мир и стабильность являются залогом социального и экономического развития.
2. Взаимное доверие и соблюдение взятых на себя функций и обязательств являются ключевыми условиями военно-гражданского сотрудничества.
3. Безопасность полетов, авиационная безопасность и экономическая эффективность являются общими ценностями как для гражданской, так и для военной авиации.
4. Эффективность в гражданской авиации означает увеличение пропускной способности аэропортов, сокращение задержек рейсов, снижение затрат и уменьшение расхода топлива (и соответственно – эмиссии).
5. Эффективность в военной авиации означает успешное решение боевых задач и реалистичное обучение – во время мира и кризисов; и точно так же – выше пропускная способность, ниже задержки, затраты и расход топлива (эмиссия) для всех пользователей воздушного пространства.
6. Три «С»: Cooperation (сотрудничество) и coordination (координация) посредством communication (общения).
7. Военно-гражданское сотрудничество необходимо на национальном, региональном и международном уровне.
8. Воздушное пространство представляет собой непрерывную среду и является общим ограниченным ресурсом для всех гражданских и военных пользователей.
9. Широкая осведомленность и гибкое применение принципов использования воздушного пространства служат надежной основой для глобальной военно-гражданской координации в области ОрВД.
10. Взаимодействие между военной и гражданской авиацией является необходимым условием для оптимизации безопасного и эффективного использования воздушного пространства в интересах всех пользователей. Эксплуатационные, технические и финансовые ограничения, которые препятствуют устранению недостатков во взаимодействии, должны адресоваться всему авиационному сообществу.
11. Интеграция беспилотных летательных аппаратов (UAS) представляет определенные сложности, но в то же время дает возможности для роста авиационных систем в целом.
12. Международные военно-гражданское сотрудничество и координация имеют первостепенное значение, как в мирное время, так и в периоды напряженности.
13. Необходим глобальный межведомственный подход военных и гражданских властей к вопросам безопасности, предотвращения и реагирования на инциденты, который будет основываться на положительном опыте государств и заложит потенциал для будущего роста.
14. Остается большой объем работы не только в области гибкого использования воздушного пространства, но также совместимости стандартов и процедур и глобального взаимодействия систем ОрВД и связи, навигации и наблюдения (ATM/CNS).
15. Для успеха сотрудничества необходимы: обмен информацией, обучение, отношения и доверие.

государств тем странам, у которых еще существуют пробелы. В Руководстве будут главным образом обобщены опыт и методики стран Северной Америки и Европы, которые могут быть использованы в других регионах для более гибкого и динамичного взаимодействия между гражданскими и военными властями. Разумеется, в Европе задача стоит более сложная, поскольку здесь необходимо скоординировать и организовать 50 с лишним государств.

Какова реакция на эти инициативы со стороны военных на сегодняшний день?

Военные руководители выражают озабоченность вопросами безопасности и проблемами в организации воздушного пространства в условиях стремительного развития технологий, которое сейчас характеризует военный сектор. Например, количество перехватов гражданских самолетов военными сейчас сильно возросло по сравнению с предыдущими годами, и это

уже становится серьезной проблемой, которая затрагивает интересы как гражданской, так и военной авиации.

Появляются новые самолеты, такие как F-22, которые способны летать на сверхзвуковых скоростях и вести наблюдение за объектами через линию горизонта. Они способны преодолевать огромные расстояния в воздушном пространстве за гораздо меньшее время, чем истребители предыдущих поколений, которым для выполнения своих задач требовалось меньшее воздушное пространство. Военным нужны гарантии, что они смогут эффективно работать совместно с гражданскими властями, с тем чтобы при распределении воздушного пространства учитывались возможности новой авиатехники и интересы всех участников.

Насколько важна роль Региональных отделений ИКАО в этих процессах?

Чрезвычайно важна. В каждом регионе приняты различные требования, в них могут соседствовать страны с

совершенно разными формами военной организации, со своей спецификой межгосударственных отношений и т.д. Ближе к окончанию Форума были заслушаны доклады региональных директоров о ситуации в их регионах и все согласились, что ИКАО необходимо организовать дополнительные мероприятия для обсуждения этих вопросов (см. заявления представителей всех регионов ИКАО на стр. ___).

Я постоянно подчеркиваю, что во многих регионах мира указанные проблемы имеют ярко выраженную политическую окраску и требуют учета местной специфики. Это одно из тех направлений работы, где Штаб-квартира ИКАО и региональные отделения должны будут действовать в единой связке – чтобы обеспечить успешное выполнение поставленных задач. Я лично и мои коллеги из регионов готовы к такой работе.

ПЛАН ДЕЙСТВИЙ В ОБЛАСТИ ВОЕННО-ГРАЖДАНСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА

Участники Глобального форума ИКАО по вопросам военно-гражданского сотрудничества в области ОрВД согласились с тем, что ИКАО, государства, военные власти и партнеры по отрасли должны объединить свои усилия в интересах друг друга и осуществлять совместную работу в соответствии со следующим Планом действий.

Поскольку это мероприятие не являлось официальным совещанием ИКАО, намеченный план дальнейших действий должен быть сначала одобрен Советом ИКАО с уведомлением в адрес Аэронавигационной комиссии, которой в ближайшее время также будут представлены итоги Форума.

№	Действие	Срок выполнения	Ответственный	Примечание
1	Использовать ИКАО в качестве открытого форума для военно-гражданского сотрудничества, и обмена передовой практикой	Постоянно	Аэронавигационное управление и региональные отделения	ИКАО признана международной платформой для дискуссий и развития военно-гражданского сотрудничества
2	Разработать новое Руководство ИКАО по военно-гражданскому сотрудничеству	1 июня 2010	Неофициальная группа подготовки проекта (IDG) Председатель: Карлос Сирило (IATA) Секретарь: Густаво де Леон	IDG продолжит разработку Руководства на основе рекомендаций Форума. Состав IDG будет расширен.
3	Распространить государственное письмо ИКАО среди Государств и международных организаций для доведения итогов Глобального форума ИКАО по вопросам военно-гражданского сотрудничества в области ОрВД и намеченных действий.	11 декабря 2009	Густаво Де Леон	В государственном письме должно содержаться требование к Государствам представить свой передовой опыт и практику для изучения и включения в Руководство по военно-гражданскому сотрудничеству
4	Сотрудничать в обеспечении безопасной и эффективной интеграции беспилотных летательных аппаратов (UAS) в неразделенное воздушное пространство	Постоянно	Группа изучения UAS (UAS SG)	Группа изучения UAS (UAS SG)
5	Сотрудничать по вопросам безопасности ОрВД	Постоянно	Неофициальная группа по вопросам безопасности ОрВД Председатель: Роджер Рапье (FAA) Секретарь: Густаво Де Леон	Сейчас Группа разрабатывает руководящий материал (готовность – вторая половина 2010)
6	ИКАО – предложить пункт повестки дня для 37-й Сессии Ассамблеи ИКАО по вопросам военно-гражданского сотрудничества – для повышения статуса итогов Форума на уровне государств и международных организаций	Выполнено	Секция ОрВД	Данный пункт был включен в программу работы Технического комитета 37-й Генеральной ассамблеи (сентябрь 2010)
7	Представить Ассамблее рабочий документ: Поправку к Резолюции Ассамблеи № А36-13, Приложение О – Координация гражданского и военного воздушного движения – для закрепления обязательств Государств по усилению сотрудничества между гражданскими и военными властями	Апрель 2010	Густаво де Леон	Рабочий документ будет представлен на 184-й Сессии Аэронавигационного комитета (апрель–июнь 2010)
8	Директора региональных отделений ИКАО должны способствовать военно-гражданскому сотрудничеству в области ОрВД с помощью региональных групп планирования и внедрения (PIRGS)	Постоянно	Директора региональных отделений	
9	Все участники военно-гражданского сотрудничества должны оказывать совместную поддержку региональным мероприятиям	2010–2012	CANSO, Евроконтроль, IATA, NATO, ATCA, UVS International	В регионах ИКАО будут проводиться региональные семинары по вопросам военно-гражданского сотрудничества в целях его продвижения в государствах. Аэронавигационное управление будет информировать партнеров о предстоящих событиях в регионе
10	ИКАО, совместно со своими партнерами, организует второй глобальный форум для оценки прогресса в военно-гражданском сотрудничестве и определения его следующего уровня	Будет объявлено дополнительно	Секция ОрВД	

Военно-гражданское сотрудничество: региональные перспективы

Глобальный форум ИКАО по вопросам военно-гражданского сотрудничества в области ОрВД (октябрь 2009) собрал вместе директоров всех региональных отделений ИКАО. Они поделились своими взглядами на вопросы сотрудничества и дальнейшие шаги по гармонизации усилий в этой новой сфере, которая уже стала приоритетной как для ИКАО, так и для всех членов глобального авиационного сообщества.



МОХТАР АХМЕД АВАН
Директор Регионального отделения ИКАО
в Азиатско-Тихоокеанском регионе (АРАС)

Вопросы координации между военными и гражданскими пользователями воздушного пространства всегда имели важное значение для Азиатско-Тихоокеанского региона ИКАО. Акцент на военно-гражданском сотрудничестве является ключевым фактором в улучшении деятельности гражданской авиации, в частности в оптимизации совместного использования воздушного пространства в целях повышения безопасности, упорядоченности и эффективности гражданских авиаперевозок.

За последние несколько лет в АРАС-регионе ИКАО был реализован целый комплекс инициатив в этой области:

- Новые структуры маршрутов и введение сокращенных минимумов вертикального эшелонирования (RVSM) в воздушном пространстве Коре́йской Народно-Демократической Республики (КНДР) при сотрудничестве военных организаций этой страны.
- Открытие Китаем дополнительных точек входа/выхода в пограничных зонах воздушного пространства с соседними государствами во время Олимпиады в Пекине 2008 года в сотрудничестве с местными военными властями.
- Предложение о реорганизации текущей структуры маршрутов в системе обслуживания воздушного движения (ATS) в воздушном пространстве Афганистана, Индии и Пакистана в сотрудничестве с военными властями каждого государства.
- Создание комитетов высокого уровня с участием военных и гражданских чиновников в Камбодже, Лаосе, Малайзии, Таиланде и Вьетнаме в целях внедрения концепции многоцелевого использования воздушного пространства в их районах полетной информации (FIRs). Положительная динамика в этих начинаниях уже видна.
- Включение вопросов координации между военными и гражданскими в повестку дня и планы работы региональных групп по координации обслуживания воздушного движения, с тем чтобы государства могли искать пути сотрудничества с военными властями в вопросах реорганизации запретных, ограниченных или опасных зон воздушного пространства в случае необходимости.

Азиатско-Тихоокеанскому Региону повезло стать местом проведения Саммита военных и гражданских авиационных властей по вопросам ОрВД в 2007 году (СМАС 07). Саммит стал крупнейшим событием в своей области, на котором участники получили возможность обсудить широкий круг вопросов совместного использования воздушного пространства между гражданскими и военными, организацию воздушного движения и использование аэропортов с учетом растущих потребностей пользователей воздушного пространства по всему миру и конфликтов, возникающих в совместном пространстве. Также были рассмотрены перспективные концепции систем ОрВД и их влияние на вопросы обороны и безопасности. Участники Саммита подчеркнули важность усилий по повышению пропускной способности воздушного пространства, особенно в зонах совместного использования, а также необходимость учитывать интересы как гражданской авиации, так и государственного суверенитета.

Региональное отделение АРАС ИКАО признает значимость военно-гражданского сотрудничества и продолжает активно вовлекать все заинтересованные стороны в процесс внедрения FUA-концепции во всех государствах и военных структурах в Регионе. Активное введение дополнительных временных маршрутов в системе ATS (условные маршруты – CDRs) демонстрирует эффективность военно-гражданского сотрудничества в Регионе и напрямую решает задачи Глобальной инициативы по планированию воздушного пространства № 1 (GPI-1 – Гибкое использование воздушного пространства).

Региональное отделение АРАС ИКАО, в соответствии с рекомендациями Глобального форума по вопросам военно-гражданского сотрудничества в области ОрВД, будет и дальше работать над продвижением такого сотрудничества силами Региональной группы по аэронавигационному планированию и внедрению в Азиатско-Тихоокеанском регионе (APANPIRG).



ЛОРЕТТА МАРТИН

Директор Регионального отделения ИКАО в Северной Америке, Центральной Америке и Карибском регионе (НАСС)

На основе данных об основных пассажирских и грузовых потоках в воздушном пространстве Северной Америки и Карибского бассейна (NAM/CAR) можно выделить целый ряд достижений в области военно-гражданского сотрудничества в ОрВД. Ключевой задачей Регионального отделения сейчас является «Специальное использование воздушного пространства (SUA)» для гражданской авиации. К достижениям последнего времени можно отнести следующие:

- В рамках Проекта по реорганизации структуры Западноатлантической системы маршрутов и сокращению интервалов эшелонирования (WATRS Plus Route Structure Redesign and Separation Reduction Project), который поддерживается и продвигается Региональным отделением НАСС ИКАО, США отменили зоны предварительного оповещения, зоны полетов военной авиации и закрыли военные полигоны в районе Пуэрто-Рико. Соответствующая поправка была внесена в Аэронавигационный план для региона Южной Америки и Карибского бассейна (CAR/SAM).
- Гражданские и военные власти Кубы и Мексики подписали Письма-соглашения об упрощенном порядке выполнения регулярных пассажирских рейсов в действующих ограниченных зонах воздушного пространства.
- В мае 1973 года между государствами Западного полушария было подписано соглашение о сотрудничестве с ВВС США о содействии поиску и спасанию (SAR) в регионе Северной и Южной Америки и Карибского бассейна (NAM/CAR/SAM).
- В районе полетной информации (FIR) Центральной Америки была внедрена Региональная система воздушного наблюдения (SRVA, на испанском), которая стала механизмом координации в ОрВД между гражданскими и военными.

Данные соглашения закрепляют ответственность сторон, порядок сотрудничества, эксплуатационную базу и позволяют существенно ускорить процессы военно-гражданского сотрудничества среди государств. В рамках этих Соглашений, в 2007 году Группой планирования и внедрения в CAR/SAM-регионе (GREPECAS) была утверждена Региональная стратегия на 2008–2012 годы для изучения вопроса и создания органов по координации военно-гражданского сотрудничества.

Региональная стратегия, учитывающая результаты вышеописанной деятельности, основывается на выводах 3-го Регионального аэронавигационного совещания государств Южной Америки и Карибского бассейна (1999):

- Улучшение сотрудничества между гражданскими и военными властями, а также поставщиками аэронавигационного обслуживания.
- Анализ соответствующих процедур с целью оптимизации и гибкого использования воздушного пространства с применением динамичных технологий управления.
- Внедрение совместного процесса принятия решений (CDM).
- Внедрение динамичных технологий УВД-секторизации.
- Создание оптимального баланса между потребностями и пропускной способностью для учета изменений в интенсивности транспортных потоков в режиме реального времени.



КАРСТЕН ТАЙЛЬ

Директор Регионального отделения ИКАО в Европейском и Североатлантическом (EUR/NAT) регионе

Эксплуатационная среда в Европейском (EUR) и Североатлантическом (NAT) регионах имеет свои отличия, поэтому механизмы координации между военными и гражданскими в вопросах совместного использования воздушного пространства также будут отличаться.

В NAT-регионе два раза в день меняется система организованных треков, чтобы учесть загруженность маршрутов и интервалы в управлении воздушным движением (УВД), а также обеспечить эшелонирование от точки выхода с побережья в океаническое воздушное пространство до точки входа на побережье.

Наблюдение за воздушными судами осуществляется на основе сообщений о текущем местоположении от самих экипажей, и вмешательство службы УВД затруднено или невозможно. В этом стратегически важном воздушном пространстве полеты военной авиации должны заранее согласовываться со специальными центрами по обе стороны Атлантики. Как правило, это делается путем перемещения зарезервированных зон воздушного пространства.

В Европейском регионе, благодаря возможности широкого применения средств связи и наблюдения, чередование сообщений и интервалов между сообщениями службы УВД является нормой, а не исключением. Над территорией большинства стран Западной Европы действует политика «гибкого использования воздушного пространства (FUA)», разработанная Евроконтролем. Недавно, Европейская группа аэронавигационного планирования внесла изменения в эту концепцию, с тем чтобы она могла применяться и государствами – не членами Евроконтроля, включая воздушное пространство над международными водами.

Однако в обоих Регионах основная задача координации между военными и гражданскими заключается в согласовании не только военных учений, но и действий, осуществляемых в целях безопасности и национальной обороны. Сложность этой задачи была наглядно продемонстрирована 11 сентября 2001 г., когда огромное количество гражданских ВС, находящихся в Североатлантическом регионе поворачивали назад и искали запасные аэродромы, потому что воздушное пространство над Северной Америкой было закрыто.



МОХАММЕД ХОНЖИ
Директор Ближневосточного (MID)
регионального отделения ИКАО

С учетом нестабильности на Ближнем Востоке в этом регионе в настоящее время действует не менее 536 военных зон воздушного пространства с различным статусом (опасные, запретные, ограниченные). Естественно, это создает определенные проблемы как для авиакомпаний, выполняющих полеты в Регионе, так и для полномочных органов гражданской авиации (CAAs) и поставщиков аэронавигационного обслуживания (ANSPs), которые работают в постоянном прямом контакте с Региональным отделением (MID) ИКАО в Каире.

Ключевыми инструментами ближневосточных государств для работы в этой области являются совещания Региональной группы по аэронавигационному планированию и внедрению MID ИКАО (MIDANPIRG), а также рабочие встречи Подгруппы (SG) по вопросам обслуживания воздушного движения, поиска и спасания и обеспечения службы аэронавигационной информации (ATS/SAR/AIS).

Оптимизированные – ортодромические – маршруты, которые утверждаются в ходе этих региональных встреч, зачастую не могут быть введены в действие из-за ограничений воздушного пространства, установленных военными властями, или политических факторов, что приводит к снижению эффективности маршрутов для их гражданских пользователей и трудностям в обслуживании воздушного движения. В числе негативных последствий сложившейся ситуации для гражданской авиации можно назвать следующие:

- Увеличение длины маршрута и связанное с этим повышение расходов.
- Фрагментация воздушного пространства.
- Невозможность внедрения ATS-маршрутов.
- Загруженность воздушного пространства в отдельных районах полетной информации (FIRs).
- Невозможность широкого внедрения концепции гибкого использования воздушного пространства (FUA).

Главной задачей и обязанностью Регионального отделения ИКАО на Ближнем Востоке является работа над минимизацией этих недостатков в области ATS путем гармонизации усилий всех заинтересованных сторон. Мы призываем авиационные власти государств к диалогу с национальными и иностранными военными администрациями (при выполнении полетов на территории их государств), оказываем содействие государствам в форме совещаний и семинаров между гражданскими и военными чиновниками, а также предлагаем государствам включать, при необходимости, представителей их военных властей в состав всех делегаций, участвующих в региональных совещаниях.

Основными целями MID-отделения ИКАО в области военно-гражданского сотрудничества являются следующие:

- Предотвращение введения новых военных зон в воздушном пространстве без существенных оперативных оснований.
- Формализация Писем-соглашений (LOAs) между гражданскими и военными властями.
- Стимулирование к внедрению концепции «Совместного использования воздушного пространства» (JUA).
- Улучшение межгосударственного сотрудничества и координации в части «гибкого использования воздушного пространства» (FUA) путем внедрения согласованной FUA-концепции и обеспечения совместимости систем ОрВД и оборудования (т.е. связи «земля–воздух» и «земля–земля»).
- Включение представителей военных властей в делегации, принимающие участие в региональных совещаниях и посещающие районные диспетчерские центры (ACCs).

Эти цели и задачи отражают проблематику вопросов, которые стоят перед государствами Ближневосточного региона, а также ключевые направления деятельности Регионального отделения MID ИКАО, которое прилагает все усилия к тому, чтобы сделать воздушное пространство в Регионе более гибким и экономически эффективным для всех региональных партнеров.





ДЖЕФФРИ П. МОШАБЕША
Директор Регионального отделения
ИКАО в Восточной и Южной Африке (ESAF)

В Регионе Восточной и Южной Африки существует 229 зон воздушного пространства, которые имеют статус ограниченных, опасных или запретных. 24 % от этого объема воздушного пространства представляют собой ограниченные маловысотные зоны над природоохранными территориями. Менее 5 % воздушного пространства, используемого военными, задействовано согласно NOTAM. Только 12 % военных зон напрямую граничат с верхним воздушным пространством, при этом они практически не влияют на деятельность гражданской авиации, в частности межконтинентальные полеты большой протяженности.

В ходе региональных аэронавигационных совещаний в странах Африки и Индийского океана (AFI), а также совещаний Региональной группы по планированию и внедрению (APIRG) был сформулирован ряд Рекомендаций и Выводов, которые призывают государства к сокращению числа особых зон воздушного пространства – для специального использования – и сроков их закрытия для гражданских пользователей. Также были сделаны выводы о необходимости более тесной координации военных органов с органами гражданской авиации, особенно теми, которые занимаются обслуживанием воздушного движения.

Предстоит еще много работы, поскольку число особых зон воздушного пространства остается практически неизменным на протяжении многих лет. Более того, политика «гибкого использования воздушного пространства», ставшая общепринятой во многих регионах, в этом Регионе пока получила признание только в одном государстве.

В рамках усилий по наращиванию военно-гражданского сотрудничества, Региональное отделение ИКАО в Восточной и Южной Африке (ESAF) планирует провести Семинар по военно-гражданскому сотрудничеству в 2010 году, который станет развитием итогов Глобального форума ИКАО (2009) по вопросам военно-гражданского сотрудничества в области ОрВД.



ФРАНКЛИН ХОЙЕР
Директор Регионального отделения ИКАО
в Южной Америке (SAM)

Главным препятствием в работе над совершенствованием сети ATS-маршрутов в воздушном пространстве Южной Америки (2000), в частности введением новых RNAV-маршрутов, стало большое количество ограниченных зон воздушного пространства и отсутствие эффективного взаимодействия между гражданскими и военными властями.

Одним из мероприятий, посвященных решению этих вопросов, стал Первый семинар по вопросам военно-гражданской координации в Государствах Южной Америки, состоявшийся в Лиме, столице Перу, в октябре 2005 года. Участники семинара договорились о целом комплексе мер, которые позволили улучшить организацию совместного использования воздушного пространства и открыли возможность для введения большого числа RNAV-маршрутов.

Несмотря на существенную модернизацию системы обслуживания воздушного движения (ATS) и успехи в формировании новой структуры воздушного пространства в Регионе, факт остается фактом: созданная сеть маршрутов все еще основывается на структуре, сложившейся десятилетиями назад, когда эксплуатационные возможности самолетов сильно отличались от современных. Поэтому, многие маршруты уже не отвечают современным требованиям. Это побудило государства Региона поставить вопрос о радикальном пересмотре существующей сети маршрутов. Такая работа потребует более активного сотрудничества в вопросах планирования воздушного пространства между всеми заинтересованными сторонами, включая поставщиков обслуживания и военных и гражданских пользователей, и в этом контексте концепция гибкого использования воздушного пространства (FUA) приобретает первостепенное значение, поскольку она станет гарантией успешного выполнения требований всеми пользователями воздушного пространства.

В целях содействия в реализации концепции FUA было предложено, чтобы каждое государство создало Координационный комитет по вопросам военно-гражданского сотрудничества – для оценки возможностей специального использования воздушного пространства (SUA). Региональное отделение SAM ИКАО также придерживается этой цели и планирует провести Второй семинар по вопросам военно-гражданской координации в Государствах Южной Америки в 2011 году, который станет продолжением предыдущего мероприятия.

Региональное отделение в Южной Америке отмечает очень позитивный характер взаимоотношений, которые сложились между военными и гражданскими властями в этих государствах. Они продолжают активно поддерживать создание высокопрофессиональной, сотруднической и продуктивной среды для развития авиации в Регионе. ■

Совет ИКАО вырабатывает новую региональную политику и рамки для сотрудничества

Поскольку ИКАО стоит на пороге обновленной концепции своей деятельности под новым руководством, вдохновленным инновационным мышлением, Совет ИКАО на 188-й Сессии (октябрь 2009) принял новую *Политику и Рамки для регионального сотрудничества* в целях интенсификации взаимодействия и сотрудничества Организации с региональными организациями и органами гражданской авиации. Представитель Румынии в Совете ИКАО капитан Каталин Котрут излагает для Журнала сегодняшнюю позицию ИКАО в отношении препятствий на пути решения стоящих задач и достижения целей, заявленных в Чикагской конвенции, а также объясняет, почему новая политика и рамки для региональных целей будут служить средством интеграции, пока Организация полностью соответствует своей миссии и концептуальному видению.



Капитан Каталин Котрут работает в качестве представителя Румынии в ИКАО. Он являлся председателем Группы Совета/Секретариата по региональным органам, которая разрабатывала Политику и Рамки для регионального сотрудничества.

Новые *Политика и Рамки для регионального сотрудничества* ИКАО, впервые принятые за 65-летнюю историю Организации, являются своевременными и необходимыми и призывают к гармоничному сочетанию руководства и партнерства.

Политика направлена на оказание со стороны ИКАО возможной помощи в полном объеме по техническим и политическим аспектам международной гражданской авиации, а также необходимого содействия, консультаций и других форм поддержки государств-членов. Она основывается на том, что региональное сотрудничество должно объединять триумвират ИКАО – государства-члены, региональные организации и региональные органы гражданской авиации.

Политика ИКАО продолжает подтверждать идею продвижения регионального сотрудничества через тесное партнерство с указанными организациями и органами, оптимальное использование ИКАО своих ресурсов (как на уровне Штаб-квартиры, так и региональных отделений), соблюдение принципов, провозглашенных в соответствующих

резолюциях Ассамблеи, выполнении директив и политических решений.

При разработке политики, соответствующей видению и миссии ИКАО, которая к тому же будет осуществляться непосредственно генеральным секретарем, Совет учитывал, что глобализация охватывает небольшие и неблагоприятные страны со множеством проблем, которые могут решаться с большей эффективностью в кооперации с другими государствами. Политика также отражает возникающие тенденции – предполагается, что в текущем столетии мировая экономика будет развиваться на основе комплекса различных форм регионального сотрудничества.

Современное развитие регионов, в частности Европы и Америки, ясно показывает, что государства других регионов должны будут интенсифицировать свою авиационную деятельность в области безопасности полетов, авиационной безопасности, жизнеспособности, эффективности и прочих рисков, которые отходят на второй план на фоне усиления глобальной конкуренции.

Политика нацелена на продвижение сотрудничества посредством широкого применения наилучшей практики и лучшего использования существующих возможностей и ресурсов в регионах. Это частично может быть достигнуто благодаря улучшению обслуживания и правильному использованию ресурсов – с учетом различных уровней компетенции, существующих в разных государствах. Она также учитывает соответствующие положения *Конвенции о международной гражданской авиации (Чикагской конвенции)* и

соответствующие резолюции Ассамблеи ИКАО.

Политика ИКАО направлена на понимание государствами деятельности Организации и следование ее Стандартам и Рекомендуемой практике (SARPs), содержащимся в 18 Приложениях к Чикагской конвенции. Она также служит для определения существующих возможностей субрегионального сотрудничества, поддержки потенциальных органов в деле нового партнерства, оказания содействия в наращивании потенциала, выявления пробелов в знаниях и возможностей соответствия требованиям, и наконец – совершенствования существующей практики.

Фактически, политика предусматривает сотрудничество по техническим и/или политическим вопросам соответственно с техническими органами (такими, как, Арабская комиссия гражданской авиации (ACAC), Африканская комиссия гражданской авиации (AFCAC), Латиноамериканская комиссия гражданской авиации (LACAC) и региональными организациями по контролю за обеспечением безопасности полетов) и между ИКАО и региональными организациями, в частности Африканским союзом и Европейским союзом.

Региональные отделения ИКАО должны играть жизненно важную роль в деле внедрения новой политики. Таким образом, участвуя в стратегическом планировании, эти отделения будут учитывать нужды и возможности сотрудничества с региональными органами гражданской авиации, региональными организациями и другими партнерами с целью помощи государствам в обеспечении более эффективной гармонизации SARPs ИКАО.

Политика подразумевает, что в то время как ИКАО поддерживает деятельность государств, региона-

льных органов гражданской авиации и региональных организаций по развитию инфраструктуры гражданской авиации и внедрению SARPs, государства в конечном счете отвечают за свои обязательства по Чикагской конвенции, невзирая на какие-либо соглашения, заключенные ими со своими региональными организациями и региональными органами гражданской авиации.

Еще одна цель политики – избежать копирования и достичь гармонизации во всех регионах с целью улучшений в технической и/или политической области посредством укрепления сотрудничества между ИКАО, региональными органами гражданской авиации и региональными организациями. Кроме этого, она направлена на предоставление должного опыта и ресурсов для развития авиационной инфраструктуры и выполнения функций контроля. Обмен информацией и данными, организация специальной подготовки и опыт в разработке национальных/региональных планов также являются важными целями, наряду с применением в

необходимых случаях соответствующих законодательных актов.

Следуя политике, ИКАО будет совершенствовать сотрудничество с региональными органами гражданской авиации и региональными организациями и обеспечит, чтобы сотрудничество с государствами, не входящими в региональные организации и региональные органы гражданской авиации, не подвергалось рискам или компромиссам. Организация также окажет поддержку государствам при сотрудничестве их региональных органов гражданской авиации и организаций с ИКАО и поручит им выполнение задач в контексте такого сотрудничества.

При этом региональные органы будут привлекаться, в соответствии с их регламентом, чтобы обсуждать возможности приглашать государства – члены ИКАО, не входящие в их организацию, для участия в их мероприятиях в качестве наблюдателей.

ИКАО будет периодически проводить совещания с региональными

« С целью четкого осознания курса, согласующегося с быстро развивающимися тенденциями глобализации и регионального развития, Организация приступила к выполнению интенсивного Бизнес-плана, который предусматривает переход к изменению культуры и мировоззрения в соответствии с динамикой развития авиационной отрасли. »

органами гражданской авиации, включая ежегодное совещание на высшем уровне, и при необходимости – определять роль региональных отделений в координации сотрудничества ИКАО с партнерами в регионах.

Рамки для регионального сотрудничества

Рамки для регионального сотрудничества, которые являются движущей силой политики, в целом представляют собой стратегический план действий, составленный в соответствии с *Политикой в области регионального сотрудничества* и *Бизнес-планом* ИКАО. Целью является разработка и выполнение мероприятий в рамках регионального сотрудничества; при этом усиливается роль ИКАО в качестве всемирного форума для международной гражданской авиации, а также укрепляется совместная деятельность ИКАО с региональными органами гражданской авиации и организациями.

Рамки предназначены для лучшей подготовки ИКАО к разработке двухстороннего механизма регионального сотрудничества между Организацией и региональными органами гражданской авиации и/или региональными организациями (например, соглашения с Европейским союзом).

Официальный *Стратегический план действий по региональному сотрудничеству* будет разрабатываться генеральным секретарем ИКАО при содействии Совета ИКАО и выполняться через региональные оперативные планы, соответствующие *Бизнес-плану* Организации. Указанные планы определяют задачи, ответственность и своевременность и будут проверяться с помощью соответствующих показателей.

Региональные оперативные планы будут разработаны в соответствии с нуждами и приоритетами различных регионов. Задачи должны быть четко сформулированы и определены как на уровне Штаб-квартиры, так и Региональных отделений. Основными идеями *Стратегического плана действий* являются:

- Совместные усилия по межгосударственному согласованию оперативных правил, требований и процедур, основанных на выполнении SARPs ИКАО.
- Понимание и определение четких ролей и ответственности.
- Создание улучшенных механизмов для консультаций и сотрудничества, включая обмен электронной информацией.
- Координирование программного планирования и внедрения между ИКАО и региональными органами гражданской авиации.
- Периодическое рассмотрение региональных проблем.
- Максимизация эффективного использования ресурсов в ИКАО.
- Получение выгоды от взаимных компетентности и опыта.
- Совместное обучение и наращивание потенциала.

Заключение

Создание более эффективной культуры безопасности полетов и авиационной безопасности, а также повышение осведомленности о неблагоприятном воздействии на окружающую среду авиации 190 государств – членов ИКАО является сегодня наиболее очевидной необходимостью для глобальной авиации.

В этом контексте критическим фактором является усиление сотрудничества между ИКАО и региональными партнерами по гражданской авиации. Новые *Политика* и *Рамки для регионального сотрудничества* служат жизненно

важным инструментом, который обеспечит глобальную и региональную гармонию при рассмотрении текущих вопросов и укрепит сотрудничество и взаимопомощь. В то время как ИКАО расширяет круг своего внимания от чистой стандартизации до более масштабных действий по поддержке и внедрению, основные принципы такого перехода обязательно предусматривают консолидацию ответственности и обязательность отчетности. Развитие более эффективного партнерства между ИКАО и региональными организациями/органами является крайне важным для этих целей.

В настоящее время ИКАО находится на решающем перекрестке и продолжает продвигаться в направлении решения задач и достижения целей, указанных в Чикагской конвенции. С целью четкого осознания курса, согласующегося с быстро развивающимися тенденциями глобализации и регионального развития Организация приступила к выполнению интенсивного *Бизнес-плана*, который предусматривает переход к изменению культуры и мировоззрения в соответствии с динамикой развития авиационной отрасли.

Новое лидерство и новое мышление явились хорошими катализаторами в этом процессе, и устранение туманной риторики, которая в прошлом имела склонность затенять роль Организации, прояснило новую «траекторию полета», что позволит Организации играть адекватную роль в краткосрочной и долгосрочной перспективе. В этом контексте новые *Политика ИКАО* и *Рамки регионального сотрудничества* являются комплексным инструментом, который даст возможность Организации полностью реализовать свою миссию и видение концепции развития авиационной индустрии. ■



СИНГАПУР

Вдохновленное нашим прошлым строительство будущего

« Для понимания Сингапура
вам прежде всего следует начать
с невозможного.. »

Ли Кван Ю,
министр-наставник Сингапура



Немногие верили в возможность выживания Сингапура после обретения им независимости в 1965 году. Не имея природных ресурсов, Сингапур был вынужден строить новую жизнь, начиная с нуля, и прокладывать новые пути, которых никогда не было.

Как показывает история, поколению людей удалось преодолеть трудности благодаря огромной решимости, упорному труду, самопожертвованию и мастерству, при постоянной поддержке тех, кто был рядом и далеко и протянул руку дружбы.

Небольшой, но стратегически расположенный на перекрестке путей Востока и Запада, остров-государство Сингапур осознает свое международное значение. Поэтому неудивительно, что кроме формирования национального самосознания, создания сильного правительства и национальной инфраструктуры, Сингапур приступил к строительству «глобального» города, соединяющего остров-государство с миром. В рамках этой работы Сингапур вошел в число Договаривающихся государств ИКАО через год после провозглашения независимости.

Сегодня Сингапур признан наиболее удобным местом для бизнеса и вторым по прозрачности правительства в мире. Страна также стала ключевым финансовым, образовательным и логистическим центром. В Сингапуре проводились важнейшие международные встречи, включая Конференцию Всемирной торговой организации (WTO) на уровне министров, ежегодные совещания Совета управляющих Международного валютного фонда (IMF) и Всемирного банка, а также совещания лидеров Азиатско-Тихоокеанского региона по экономическому сотрудничеству (АПЕС).

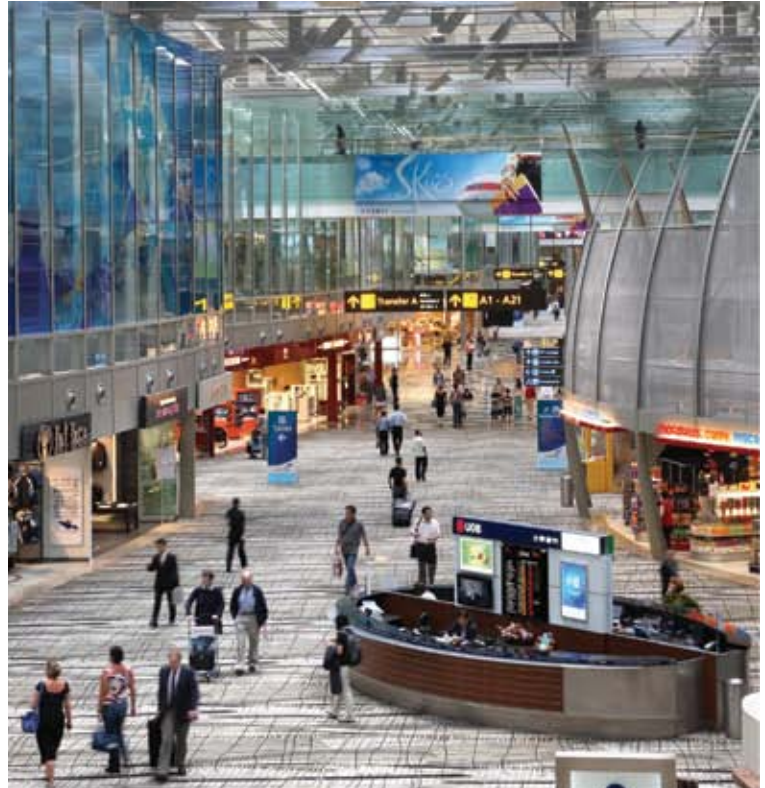
С точки зрения авиации, Сингапур занимает седьмое место в мире по объему международных пассажирских перевозок (около 38 млн

пассажиров в 2008 году). Здесь базируется авиакомпания мирового класса и сосредоточена преуспевающая предприятия аэрокосмической индустрии. Более 80 авиакомпаний выполняют свыше 4 850 регулярных рейсов в неделю, обеспечивая сообщение Сингапура с 200 городами в 60 странах – и эти показатели продолжают расти.

« *Аэропорт Чанги – это первое и последнее впечатление о Сингапуре для большинства гостей. Поэтому он является стандартом бренда Сингапур.* »

Ли Сьен Лун, премьер-министр Сингапура
Титульный лист: Он Бен Тек,
MICA/Photography





СТРОИТЕЛЬСТВО АВИАЦИОННОЙ ИНДУСТРИИ

Стимулирующие инновации, создание условий роста

Атмосфера энтузиазма и инициатив в первые годы развития гражданской авиации Сингапура восходят к событиям столетней давности, когда в 1911 году первый биплан Бристоль Бокс-Кайт, принадлежавший Джозефу Кристиенсу, взлетел и приземлился на футбольном поле в Сингапуре.

С тех пор, в силу стимулирующих свойств инноваций, авиационная отрасль Сингапура значительно усилилась, и сегодня она отражает динамичность развития страны. Сингапурский аэропорт Чанги стал классическим международным аэропортом, с признанными высокими качеством обслуживания и

эксплуатационной эффективностью, с превосходной инфраструктурой, позволяющей обслуживать около 70 млн пассажиров и 3 млн т грузов в год. В 2009 году аэропорт Чанги в 23-й раз был удостоен премии «Лучший аэропорт Азии», присуждаемой Cargo NewsAsia, а также «Лучший аэропорт мира», присуждаемой Business Traveller (Великобритания). Последнее звание он держит в течение 21 года начиная с 1988-го. Аэропорт является обладателем рекордного количества премий.

На сегодняшний день Аэропорт Чанги получил около 300 различных одобрений. Не останавливаясь на достигнутом, начата разработка Генерального плана нового аэропорта, отвечающего более длительным целям авиации.

ЧТО ГОВОРЯТ ДРУГИЕ

★ УСЛОВИЯ ДЛЯ БИЗНЕСА

- Самое лучшее место для бизнеса в мире (*World Bank, 2009*)
- Лучшие условия труда в развитых странах (*BERI Report, 2009*)
- 2-е место по максимальной прибыли для инвесторов (*BERI Report, 2008*)

★ КЛИМАТ ДЛЯ ИНВЕСТИЦИЙ

- Самая политически стабильная страна в Азии (*Political & Economic Risk Consultancy, 2009*)
- Страна в Азии с наименьшей коррупцией (*IMD World Competitiveness Report, 2008*)
- 2-я наиболее прозрачная страна в мире (*IMD Competitiveness Yearbook, 2008*)

★ СТАНДАРТЫ ЖИЗНИ

- Лучшее качество жизни в Азии (*Mercer Human Resource Consulting, 2009*)
- Лучший воздушный транспорт и аэропортовая инфраструктура в мире (*The Global Competitiveness Report, 2009*)
- Лучшее место для лечения и туризма (*TravelWeekly – Asia Award, 2008*)
- Лучшее место для совершения покупок в Азии и 3-е место в мире (*Global Country Brand Index, 2008*)



Международные связи, возрастающий синергизм

Сингапур понимает важное значение международной гражданской авиации как основы более масштабного социального, политического и экономического развития.

Наша крупнейшая авиакомпания Singapore Airlines была основана в 1972 году. В 1985 году правительство приняло сознательное решение о ее переходе на самокупаемость в окружении международных конкурентов. Компания преуспевала и сегодня продолжает осуществлять инновации, повышать безопасность полетов и качество обслуживания. Она была первой авиакомпанией, выполнившей самый продолжительный и дальний рейс, и стала первой коммерческой авиакомпанией, летающей на аэробусах A380. Сегодня Singapore Airlines

является одной из признанных авиакомпаний-премьеров в мире, открывающей новые горизонты в авиации для авиапассажиров. Другими ведущими перевозчиками являются SilkAir, Jetstar Asia, Tiger Airways, Valuair и Jett8 Cargo, также базирующиеся в Сингапуре и способствующие диверсификации индустрии.

Авиационный ландшафт в Сингапуре разнообразен и динамичен – это более 100 международных компаний технического обслуживания, ремонта и капитального ремонта (MRO), предоставляющих комплекс всесторонних услуг и средств в Азиатско-Тихоокеанском регионе. За последние 10 лет темпы среднегодового роста авиаиндустрии Сингапура составили 13 %, на ее долю приходится более 1/5 объема

MRO-деятельности в Азии, включая такие дорогостоящие работы, как проектирование, исследования и разработки. Их выполнением заняты ведущие компании отрасли: SIA Engineering Company, располагающая одним из крупнейших универсальных комплексов технического обслуживания и являющаяся первым в мире поставщиком

« На обеде в июле 1972 года я разъяснил необходимость конкурентоспособности и самокупаемости Singapore airlines. В случае потерь она прекратила бы существование. Мы не могли позволить функционирование авиакомпании лишь для того, чтобы напомнить о своем существовании, как это сделали другие. »

ФИНАНСОВЫЙ УЗЕЛ

- ✦ 3-й ведущий финансовый центр в мире (*Global Financial Centres Survey 2009*)
- ✦ 4-й крупнейший центр торговли иностранной валютой в мире
- ✦ 2-й крупнейший центр внебиржевой торговли вторичными ценными бумагами в Азии
- ✦ Ведущий центр торговли товарными вторичными ценными бумагами

Ли Кван Ю,
министр-наставник Сингапура



MRO-обслуживания самолета A380, а также Singapore Technologies (ST) Aerospace – крупнейший мировой поставщик MRO-обслуживания планера воздушного судна.

Сингапур связан обязательством максимально использовать свой статус узлового района воздушного движения в целях ускорения глобального развития гражданской авиации. В Сингапуре проводится треть по значимости (после Парижа и Фарнборо) авиа-шоу – крупнейшая авиационная выставка, где постоянно демонстрируются последние достижения авиации с привлечением более 50 000 посетителей и 800 экспонентов из 50 стран, которые объединяются как партнеры и участники сделок. На территории Seletar Aerospace Park площадью 300 га размещаются различные MRO- и аэрокосмические системы и компоненты, а также проектные и производственные компании – с целью усиления сотрудничества по поддержке авиационного бизнеса.



Либеральные рамки, неограниченные возможности

Либеральная политика в области воздушного транспорта, принятая Сингапуром, служит катализатором роста и расширяет возможности развития авиации. Сингапур заключил соглашения об авиационном обслуживании более чем со 100 странами, из

которых примерно 40 – это соглашения по «открытому небу». Страна также является членом мирового многостороннего соглашения по «открытому небу» и продолжает оставаться активным сторонником либерализации межгосударственного авиационного сотрудничества в рамках Ассоциации стран Юго-Восточной Азии (ASEAN).

ЛОГИСТИЧЕСКИЙ УЗЕЛ

- ✦ 85 авиакомпаний, выполняющих более 4 850 рейсов, соединяющих Сингапур с 200 городами в 60 странах
- ✦ По уровню качества авиатранспортного и аэропортового оборудования – в Индексе глобальной конкурентоспособности (GCI) 2009 года – по данным Всемирного экономического форума (WEF)
- ✦ Размещение у себя (в качестве третьей стороны) 21 из 25 крупнейших логистических компаний в мире
- ✦ Крупнейший в мире контейнерный морской порт с 200 судоходными линиями, связанными с 600 портами в 123 странах

СТРОИТЕЛЬСТВО БЕЗОПАСНОГО НЕБА

Обязательства по безопасности полетов, сотрудничество в авиационной безопасности

Безопасность полетов и авиационная безопасность остаются высшими приоритетами для Сингапура при аэронавигационном обслуживании в районе полетной информации Сингапура, который принимает и отправляет почти полмиллиона рейсов в год. Постоянно осуществляются инвестиции в новые технологии и процессы с целью совершенствования аэронавигационного обслуживания. Последнее вложение составило 300 млн сингапурских долларов для системы управления воздушным движением нового поколения. Сингапурская Служба управления воздушным движением получила рейтинг (по отсутствию недостатков) Международной федерации ассоциаций линейных пилотов (IFALPA), который действует непрерывно на протяжении рекордного срока 28 лет, а также стала лауреатом награды «Орел» ИАТА в качестве «Лучшего поставщика аэронавигационного обслуживания».

Сингапур поддерживает инициативы ИКАО в отношении безопасности полетов, включая Государственную программу по



безопасности полетов, Систему управления безопасностью полетов и Универсальную программу проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (USOAP), оказывает техническую помощь указанным инициативам и участвует в мероприятиях в рамках Совместной программы по обеспечению безопасности и поддержанию летной годности в эксплуатации (COSCAP).

В плане авиационной безопасности Сингапур сыграл активную роль в разработке под эгидой ИКАО гармонизированного ответа на угрозы, в частности провоз жидких взрывчатых веществ на борту. В настоящее время страна принимает участие в деятельности Группы ИКАО по авиационной безопасности (AVSEC) и вносит свой вклад в рамках Всеобъемлющей стратегии ИКАО по авиационной безопасности. Являясь основным членом разработанной ИКАО Официальной справочной системы ключей для биометрических паспортов, Сингапур также отвечает за изучение применяемых новых технологий в целях обеспечения более высокого уровня авиационной безопасности.

«
...в стране с постоянно меняющимся городским пейзажем диспетчерская вышка аэропорта Чанги остается эффективным символом, немедленно опознаваемым как источник гордости и чувства, что находишься дома...
»

Рэймонд Лим,
министр транспорта и заместитель министра иностранных дел Сингапура

С 2003 года Сингапур осуществляет обмен опытом в рамках Проекта «Совместные соглашения по предотвращению распространения инфекционных заболеваний через воздушный транспорт» в Азиатско-Тихоокеанском регионе (CAPSCA-Asia Pacific) после угрозы пандемии атипичной пневмонии (SARS) в азиатских странах. С тех пор Сингапур участвует в осуществлении аналогичных CAPSCA-проектов в других регионах и активно действует в области пересмотра и разработки положений Приложения 9 ИКАО *Стандарты и Рекомендуемая практика*.



СТРОИТЕЛЬСТВО ЧЕЛОВЕЧЕСКИХ ВОЗМОЖНОСТЕЙ

Связи через обмен знаниями и идеи лидерства

Авиационная академия Сингапура была основана более 50 лет назад с целью обеспечения программ развития людских ресурсов для международного авиационного сообщества. Академия подготовила более 48 000 специалистов из 190 стран и продолжает укреплять международное техническое сотрудничество и устранять нехватку людских ресурсов для нужд отрасли.



Совместная (ИКАО–Сингапур) программа развития страны через обучение была основана в 2001 году с целью предоставить фонды для обучающих программ в развивающихся странах. По причине огромного спроса Программа была продлена до 2013 года, с увеличением общего числа стипендиатов до 600 человек.

Авиационная академия Сингапура является организатором проведения Мирового форума исполнительных директоров гражданской авиации и соорганизатором Саммита авиационных лидеров, в работе которого участвуют ведущие специалисты гражданской авиации, научные сотрудники и практики отрасли для обмена мнениями и обсуждения новых идей, касающихся развития гражданской авиации. В знак признания роли в развитии человеческого капитала Авиационная академия Сингапура

была удостоена 34-й Премии им. Эдварда Уорнера Советом ИКАО.

Вклад в экспертизы, обмен опытом

На протяжении лет Сингапур обретал компетенцию и опыт в различных аспектах управления гражданской авиацией и выполнял обязательства по обмену знаниями с зарубежными авиационными коллегами по всему миру. Сингапур принял активное участие в 70 совещаниях комитетов, рабочих и целевых групп ИКАО, чтобы расширить область применения международных стандартов, начиная с вопросов управления воздушным транспортом и заканчивая аспектами авиационной медицины. Помимо участия в работе Аэронавигационной комиссии (ANC) сингапурские специалисты заняли ведущие позиции в ряде экспертных групп по различным направлениям. Сюда относятся: Рабочая группа по разработке инструктивных материалов в отношении контроля жидкостей, аэрозолей и гелей (AVSEC LAGS), Группа ИКАО по изучению медицинского обеспечения, Рабочая группа Аэронавигационной комиссии по процедурным вопросам и Региональная группа аэронавигационного планирования и внедрения в районе Азии и Тихого океана (APANPIRG).

УЗЕЛ ТАЛАНТОВ

- ✦ 1-е место по качеству системы обучения (*The Global Competitiveness Report, 2009*)
- ✦ Место расположения 16 известных зарубежных третейских институтов, включая Европейскую школу бизнеса (INSEAD), Технологический институт DigiPen и Германский научно-технологический институт
- ✦ Иммиграционные законы с минимальными ограничениями в мире для одаренных иностранцев (*IMD World Competitiveness Yearbook, 2008*)



СТРОИТЕЛЬСТВО ЛУЧШЕГО БУДУЩЕГО

Борьба с изменением климата, за экологически чистое будущее

Сингапур всегда осознавал важность охраны окружающей среды. На церемонии открытия аэропорта Чанги в конце 1970-х годов тогдашний премьер-министр Сингапура заявил, что когда он направлялся в аэропорт в день его открытия в 1981 году, он ожидал увидеть «джунгли». Ответственные работники должны были каждый день докладывать ему о количестве посаженных деревьев.

Сегодня Сингапур подтверждает полномочия и поддерживает ИКАО как агентство, наиболее соответствующее рамкам ООН, обладающее необходимыми опытом и стимулами в решении

вопросов изменения климата, связанных с авиационной индустрией. Изменение климата представляет собой глобальную проблему, требующую глобального решения. Сингапур будет работать в тесном сотрудничестве с ИКАО в целях выполнения Плана действий ИКАО в отношении окружающей среды, единодушно одобренного Советом на высоком уровне по международной авиации и изменению климата, проведенном под председательством Сингапура в октябре 2009 года.

На региональном уровне Сингапур пользуется правом сотрудничества с другими странами Азиатско-Тихоокеанского региона и отраслевыми партнерами в целях оптимизации маршрутов в районе Бенгальского залива и Южно-Китайского моря для

снижения транспортных перегрузок и потребления топлива. Сингапур также примет участие в Инициативе стран Азиатско-Тихоокеанского региона по сокращению эмиссии (ASPIRE), чтобы совместно с поставщиками обслуживания в Тихоокеанском регионе и за его пределами обеспечивать большую эффективность полетов.

У себя дома Группа Singapore Airlines внедрила Систему управления окружающей средой в соответствии со Стандартом ISO 14001 : 2004, в четырех ее подразделениях. Компания Singapore Airlines обязана в



БИОМЕДИЦИНСКИЙ УЗЕЛ

- ✦ Биомедицинский научно-исследовательский узел, насчитывающий более 2 000 международных исследователей, делящихся опытом в области здравоохранения
- ✦ Региональные штаб-квартиры 10 фармацевтических и биотехнологических компаний мирового уровня
- ✦ Одна из наиболее быстро растущих биогрупп и ведущий глобальный центр производства новых лекарств



рамках Всеобъемлющей программы продуктивности использования топлива (включающей в себя Программу по техническому обслуживанию высокооснащенного парка воздушных судов и комплексному

техническому обслуживанию планеров и двигателей) добиться повышения топливной эффективности. Наш эксплуатант аэропорта, Changi Airport Group, также учел вопросы охраны окружающей среды при проектировании нового терминала 3 аэропорта, обеспечив естественное солнечное освещение внутри помещений здания через застекленную крышу, минимизировав теплообмен и ослепляющий блеск.

Стремительное развитие, постоянное содействие

В 2003 году Сингапур удостоился чести быть избранным в Часть II Совета ИКАО и с тех пор выступал как активный член Совета. Сингапур признает свои обязательства перед международной авиационной общественностью и будет продолжать поиск новых путей развития глобальной гражданской авиации и способствовать формированию политики и стандартов индустрии.

Сингапур продолжает поддерживать инициативы ИКАО посредством финансового участия и оказания экспертной помощи, а также разделяет точку зрения Организации на безопасность полетов, авиационную безопасность, охрану окружающей среды и устойчивость гражданской авиации. На самом деле, быстрый рост сингапурской авиационной индустрии был отчасти возможен благодаря усилиям ИКАО по безопасному и упорядоченному развитию международного авиационного транспорта. Вступая в новое десятилетие и учитывая прошлый опыт, Сингапур строго следует принципам поддержки авиационной отрасли. Мы хотим еще интенсивнее содействовать развитию авиации и сотрудничать с ИКАО и всеми Договаривающимися государствами в целях создать новые направления в индустрии и построить лучшее будущее.



« *Мир меняется... Нам следует принимать его таким, какой он есть, а не таким, как нам хочется. Мы должны быть гибкими, чтобы воспользоваться возможностями, открывающимися при изменении обстоятельств, или сойти с неверного пути.* »

Ли Кван Ю,
министр-наставник Сингапура

singaporeair.com



SOUTHEAST
ASIA
OVER 350 FLIGHTS
WEEKLY TO 28 CITIES



A STAR ALLIANCE MEMBER 

Singapore Airlines flies to: BANDAR SERI BEGAWAN BANGKOK DENPASAR HANOI
HO CHI MINH CITY JAKARTA KUALA LUMPUR MANILA SINGAPORE

SilkAir* flies to: BALIKPAPAN CEBU CHIANG MAI DA NANG DAVAO KOTA KINABALU KUALA LUMPUR KUCHING LANGKAWI LOMBOK
MANADO MEDAN PALEMBANG PENANG PHNOM PENH PHUKET SIEM REAP SOLO CITY SURABAYA YANGON SINGAPORE

*SilkAir is the regional wing of Singapore Airlines



Superb Quality & Total Reliability.

Quality is key and this is evident in the Maintenance, Repair and Overhaul (MRO) services that we undertake. In our industry, every part of the aircraft from the engines to individual bolts needs to be functioning seamlessly to ensure the aircraft's optimum performance and operational safety.

The wealth of experience acquired over decades has equipped our people with a rich collection of skills and knowledge. Our swift responsiveness to technological advancements in the aviation industry, supported by our vast technical experience and innovative ability, enables us to maintain your aircraft reliably.

At SIA Engineering Company, we constantly provide total solutions and quick turnarounds at the highest quality to set your mind at ease.

SIA Engineering Company, Marketing & Sales Email: siac_marketing@singaporeair.com.sg Website: www.siac.com.sg Tel: (65) 6541 5390



Seletar Aero + sSpace

When Old-World Charm Meets New Edge Technology



A Perfect Harmony of Nature and Technology Coming Together

Seletar Aero+sSpace (SAP) looks set to being a world-class aerospace park. Spanning 140 hectares, the dedicated aerospace park will host a wide range of activities including: aerospace maintenance, repair and overhaul (MRO); design and manufacture of aircraft systems & components; business and general aviation activities; and a regional aviation campus for the training of aviation professionals. Companies can thus reap the many synergies from being in an integrated environment. Benefits include economies of scale and increased efficiency.

Nestled in lush greenery amidst charming black-and-white bungalows, SAP will also offer a mix of entertainment and food and beverage establishments within the park.

So come and be part of Singapore's leading-edge aerospace park - designed to meet your needs of a world-class business infrastructure, complete with runway access and the synergies from cluster integration. To find out more, contact 1800-568 7000 or visit www.jtc.gov.sg.



Corporation

Сингапурский аэропорт Чанги. Пути развития гражданской авиации

Важным событием в истории авиации Сингапура стало создание Корпорации Changi Airport Group (CAG) 1 июля 2009 г. Новое динамичное предприятие, CAG осуществляет управление Сингапурским аэропортом Чанги и ставит задачу превратить его в глобальный узловой район воздушного движения.

Глобальные авиасообщения

Обслуживая 85 авиакомпаний, выполняющих более 4 800 регулярных рейсов в неделю в 200 городов 60 стран мира, Сингапурский аэропорт Чанги является ведущим авиационным узлом в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Расположенный в центре Азии Сингапур — это ключевой финансовый, деловой и туристический центр. В городе проводятся международные мероприятия, например ночные автогонки в классе Формула-1, и расположены два мега-курорта. Являясь загруженным узловым аэропортом, предоставляющим полный комплекс услуг авиакомпаниям, Сингапур также — один из азиатских центров интенсивного роста дешевых перевозок, что делает Чанги предпочтительным аэропортом в регионе.

Мощная поддержка авиакомпаний

CAG сотрудничает с авиакомпаниями-партнерами с целью помощи в определении их растущих возможностей. Она предлагает широкий ряд прогрессивных схем поддержки роста авиакомпаний и конкурентоспособности без повышения затрат.

Ориентиры в стандартах гражданской авиации

CAG связана с ИКАО обязательствами по разработке и соблюдению наиболее высоких стандартов эксплуатации, безопасности полетов и авиационной безопасности в гражданской авиации. Группа находится в

постоянном поиске улучшений стандартов гражданской авиации на благо партнеров по отрасли и пассажиров. Например, CAG сыграла ведущую роль в стандартизации мер авиационной безопасности, касающихся жидкостей, аэрозолей и гелей, провозимых в ручной клади.

Планирование будущего роста

CAG внедряет проактивную политику обеспечения пропускной способности с опережением требований, вытекающих из роста воздушных перевозок и операций авиакомпаний. При общей пропускной способности четырех терминалов аэропорта (1, 2, 3 и бюджетный терминал) 70 млн пассажиров в год аэропорт Чанги хорошо приспособлен для удовлетворения региональных потребностей авиации в будущем.

Охрана окружающей среды

CAG поддерживает устойчивый рост авиационной индустрии с учетом ее влияния на окружающую среду. Например, при проектировании терминала 3 аэропорта Чанги было учтено множество природоохранных аспектов. Сюда входит конструкция крыши, оптимизирующая естественное солнечное освещение здания во избежание применения

искусственного освещения в дневное время, и энергосберегающая система кондиционирования воздуха. Прочие действия по охране среды включают в себя применение тягачей, работающих на сжатом природном газе (CNG) и гибридных тягачей в контролируемой зоне аэропорта, фотоэлектрических силовых установок для выработки энергии, вторичных материалов для дорожных покрытий и бетонных конструкций, а также очищенных сточных вод для нужд пожаротушения, канализации и охлаждения.

Являясь членом мирового авиационного сообщества, CAG гордится тем, что помогает ИКАО в работе по совершенствованию Стандартов и Рекомендуемой практики гражданской авиации для эксплуатантов аэропортов.





Taking care of everything under the sky to keep you up in the air.

Total Aviation Support is a concept we champion. Be it aircraft maintenance or modifications, engines or component support, maintenance planning, engineering services or material needs, ST Aerospace is ready all over the world, providing support to help improve your performance. As the world's leading third party MRO service provider, we're always at your side — keeping you flying safe and ensuring the safety and comfort of your customers.



Aircraft Maintenance & Modification



Component Repair & Overhaul



Engine Repair & Overhaul



Engineering & Materials Services

FACILITIES: STA Engineering | SASCO | STARCO | WAT | SRA | P&E | STA Engines | STATCO | STA Systems | STA Solutions | STA Supplies | GATE | MARS

www.staero.aero

sats

Your first choice provider of Airport Services and Food Solutions.

Providing a comprehensive scope of services including passenger services, cargo handling, ramp handling, baggage handling, aviation security, aircraft interior cleaning and inflight catering at Singapore Changi Airport, SATS is also present in about 40 airports in the Asia region.



For enquiries on ground handling / inflight catering, please contact:

Wendy Loh, Head, Strategic Partnerships
E-mail: wenyen_loh@sats.com.sg

Effective Global Leadership Through Balanced Priorities



На пути к эффективному обеспечению поиска и спасения в Персидском заливе

С точки зрения общей перспективы отрасли в настоящее время существует острая необходимость лучшей координации поиска и спасения (SAR) в регионах, недостаточно охваченных односторонними программами.

По словам генерального директора Генерального управления гражданской авиации ОАЭ Саида Мохаммеда Аль Суваиди, от авиакомпаний вряд ли стоит ожидать оплаты аэронавигационных сборов за неадекватно оказанные услуги. Перед сопредельными государствами или группами государств возникла необходимость повысить ответственность на региональном и субрегиональном уровне за оказание SAR-услуг.

ИКАО и Международная морская организация (ИМО) проводят ежегодное заседание Рабочей группы авиационных и морских SAR-экспертов от соответствующих секций своих государств-членов. Такие представители совместно рассматривают и разрабатывают инструктивные материалы для Руководства по международному авиационному и морскому поиску и спасению (IAMSAR).

В Руководстве IAMSAR указано: *«Во многих регионах мира наиболее быстрым, эффективным и практичным методом получения SAR-услуг является разработка региональных систем, связанных с каждым океанским районом и континентом».*

Региональные или субрегиональные мероприятия в области SAR выгодны по двум соображениям: они рентабельно обслуживают потребности авиационных и морских перевозок с глобальным охватом, без пробелов, а также снимают ответственность со стран, неспособных в одностороннем порядке обеспечить эффективные SAR-услуги.

В оперативном и техническом отношении службы SAR могут управляться из меньшего числа более широко разбросанных центров. В государствах, где координационные центры поиска и спасения (RCCs) объединены в конкретных районах поиска и спасения (SRRs), значительно сокращаются затраты, что основательно доказывает правильность этой инициативы. Скоординированные усилия, кроме того, позволили снизить требования к размещению, оборудованию и обучению, а также улучшили общий

уровень профессиональной подготовки персонала – все это повышает эффективность поиска и спасения.

Сегодня Рекомендацией Приложения 12 ИКАО – *Поиск и спасение* – предусматривается, что районы полетной информации (FIRs) и районы поиска и спасения (SRRs) должны совпадать. Такая гармонизация обеспечивает быстрое и эффективное реагирование органов SAR отдельного государства в чрезвычайной ситуации и ограничивает препятствия улучшенному оперативному взаимодействию. Также необходимо обосновать возможность, чтобы в ближайшие годы сегодняшняя тенденция сокращения числа FIRs и поставщиков аэронавигационного обслуживания (ANSPs) распространилась на районы поиска и спасения (SRRs) и на поставщиков SAR-услуг.

Субрегион Персидского залива охватывает SRRs Кувейта, Джидды, Бахрейна, ОАЭ, Маската и Тегерана и включает в себя большие массивы суши и океанические зоны. Указанные страны Персидского залива обладают наилучшими ресурсами среди стран Ближнего Востока и потому хорошо подготовлены для обеспечения мощной поддержки в более обширном регионе в случае крупной катастрофы.

В силу относительно ограниченной географической протяженности территорий государств Персидского залива этот район наиболее приспособлен для оказания услуг на субрегиональном уровне. Наряду с этим в регионе существует политическая уязвимость, что является скрытой угрозой для своевременного и эффективного реагирования – до тех

пор, пока SAR не будет заранее планироваться и правильно управляться с учетом общей пользы. Сейчас возникла наиболее подходящая ситуация для раннего исследования условий улучшения в обеспечении SAR.

В качестве предварительной меры, обеспечивающей безопасность, ОАЭ предлагают учредить Региональный координационный комитет по поиску и спасению, в котором будут представлены все администрации и региональные отделения ИКАО и ИМО. Помимо изучения вопросов совершенствования субрегиональных услуг по поиску и спасению, Комитет мог бы быть полезным форумом для административных членов с целью организации встреч и дискуссий по общим вопросам SAR, представляющим взаимный интерес, а также обмена информацией, в частности касающейся права допуска судов, доступных ресурсов, управления рисками, систем безопасности полетов, долевого распределения и прочих функций и обязанностей.

Первостепенной необходимостью является обеспечение искреннего сотрудничества для оценки всех аспектов SAR в Персидском заливе и в мире. Учет межведомственных обстоятельств, исторических отношений и всякое влияние каких-либо политических или социальных событий в будущем должны быть подчинены этой благой цели.

Глубоко осознавая необходимость и перспективы SAR, а также важнейшее условие гармоничных и равноправных отношений между странами, Объединенные Арабские Эмираты подтверждают свою готовность проявить инициативу в Персидском заливе. ■



Подпись Чили

В ходе короткой церемонии, проведенной в Штаб-квартире ИКАО 29 сентября 2009 г., Чили подписала Конвенцию об общих рисках 2009 года.

На фото (слева направо): директор Управления по правовым вопросам и внешним сношениям ИКАО Дени Вибо, представитель Чили в ИКАО и генеральный консул Чили в Монреале Патрисио Викториано и заместитель представителя Чили в ИКАО Франсиско Коста. ■



Депозит Лесото

В ходе короткой церемонии в Штаб-квартире ИКАО 10 ноября 2009 г. Лесото сдал на хранение документ о присоединении к Конвенции о маркировке пластических взрывчатых веществ в целях их обнаружения (Монреаль, 1991). Благодаря этому событию число участников Конвенции возросло до 142.

На фото (слева направо): начальник Управления по правовым вопросам и внешним сношениям ИКАО Дени Вибо, действующий верховный комиссар Королевства Лесото в Оттаве Моше Н. Као и первый секретарь Представительства Верховной комиссии Королевства Лесото в Оттаве. ■



Подпись Нигерии

В ходе короткой церемонии в Штаб-квартире ИКАО 8 октября 2009 г. Нигерия подписала Конвенцию об общих рисках 2009 года.

На фото (слева направо): представитель Нигерии в Совете ИКАО доктор Олумуйва Бернард Алиу, начальник Управления по правовым вопросам и внешним сношениям ИКАО Дени Вибо, министр авиации Нигерии Бабатунде Омотоба и генеральный директор Управления гражданской авиации Нигерии доктор Хэролд Олусегун Демурен. ■

Депозит Объединенных Арабских Эмиратов

В ходе короткой церемонии, проведенной в Штаб-квартире ИКАО 27 октября 2009 г., Объединенные Арабские Эмираты сдали на хранение Письмо о присоединении к Ассоциации с Международной программой COSPAS-SARSAT в качестве поставщика наземных сегментов. Программа COSPAS-SARSAT обеспечивает передачу безошибочных, своевременных и надежных сигналов бедствия и координат местоположения для содействия органам поиска и спасания (SAR) в помощи терпящим бедствие. ИКАО и Международная морская организация (IMO) совместно являются депозитариями Соглашения о программе COSPAS-SARSAT.

На фото (слева направо): начальник Управления по правовым вопросам и внешним сношениям ИКАО Дени Вибо, представитель Объединенных Арабских Эмиратов в Совете ИКАО Аиша Аль-Хамили и Его Превосходительство посол ОАЕ в Канаде Мохаммед Аль-Гафли. ■



HIGHLIGHTS

ICAO AIR TRANSPORT DATA AND ANALYSES

All information in one place.

For more information, contact: Tel: + 1 514-954-8136, Fax: + 1 514-954-6744, E-mail: eap@icao.int

AIR CARRIERS

Including Low Cost Carriers Traffic

Traffic - Commercial Air Carriers
Based on data reported to ICAO

Passengers Carried - Scheduled Flights **TRAFFIC FLOWS**

Period	Domestic Flights	International Flights	Total
Traffic & Financials	On-Flight Origin and Destination		
Fleet / Personnel	Traffic by Flight Stage		

AIRPORTS

Traffic - International Airports

Description	Total aircraft movements (all loads)	Passengers			
		Embarked	Disembarked	Total	Direct Transit
Traffic & Financials					

ECONOMIC STUDIES AND DATABASES

Regional Differences in International

Airline Operating Economics

Regional and Global Traffic Forecasts

Statistical Reports

Tariffs for Airports and Air Navigation Services

World's Air Service Agreements

And much more ...

ICAO DATA AND ANALYSES ... THE ESSENTIAL TOOLS FOR:

- ✓ Route Development and Planning
- ✓ Air Traffic Flow Analyses and Forecasting
- ✓ Market Analyses and Strategy Development (e.g. market share, flight frequencies)
- ✓ Performance Benchmarking
- ✓ Financial and Operating Cost Analyses
- ✓ Investment Project Evaluation (e.g. privatization, IPO, due diligence)
- ✓ Air Transport Economic Studies
- ✓ Aviation Consulting Assignments



Global Aviation Data at your Fingertips

DAILY UPDATES



The source you can trust

КАЛЕНДАРЬ СОБЫТИЙ ИКАО 2010 ГОДА

Мероприятие	Место проведения	Сроки
Симпозиум ИКАО «Новое поколение авиационных специалистов»	Штаб-квартира ИКАО, Монреаль	1–4 марта 2010
Конференция-2010 на высшем уровне по безопасности полетов	Штаб-квартира ИКАО, Монреаль	29 марта – 1 апреля 2010
Коллоквиум ИКАО «Авиация и изменение климата»	Штаб-квартира ИКАО, Монреаль	11–14 мая 2010
Дипломатическая конференция	Пекин (Китай)	30 августа – 10 сентября 2010
37-я Сессия Ассамблеи ИКАО	Штаб-квартира ИКАО, Монреаль	28 сентября – 8 октября 2010



Российская Федерация: Ключевые стратегии развития гражданской авиации

В 2009 году Российская Федерация сконцентрировала основные усилия в области гражданской авиации на нескольких приоритетных направлениях, среди которых: содействие развитию сети авиационных перевозок внутри страны, обеспечение доступности воздушного транспорта для всех граждан России, а также повышение уровня безопасности полетов. Кроме того, Российская Федерация придает особое значение поддержанию и развитию обширной сети аэропортов и инфраструктуры гражданской авиации.



Целенаправленная интеграция России в мировую авиационную систему наряду с государственной поддержкой отрасли на пути преодоления последствий мирового финансового кризиса – основные направления деятельности в области гражданской авиации в прошедшем году.

В 2009 году Правительство Российской Федерации одобрило ряд важных стратегических программ, которые позволяют определить ключевые задачи для дальнейшего развития гражданской авиации. Основными программами развития являются:

- Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года.
- Федеральная целевая программа «Развитие транспортной системы в России (2010–2015 гг.)».
- Федеральная целевая инвестиционная программа на 2009 год.
- Федеральная целевая программа «Модернизация транспортной системы России (2002–2010 гг.)», включающая Подпрограмму по развитию гражданской авиации.
- Государственная программа обеспечения безопасности полетов в гражданской авиации Российской Федерации.

Обзор коммерческого сектора

В 2008 году, несмотря на мировой финансовый кризис, число перевезенных пассажиров в России достигло 49,8 млн., что превысило аналогичный показатель предыдущего года на 10,4%. На долю крупнейших пассажирских авиакомпаний – «Аэрофлот», «Сибирь», «Трансаэро», ГТК «Россия» и «ЮТэйр» – в настоящее время приходится около 54 % всех воздушных перевозок.

Грузооборот также вырос на 6,4% и составил 778,7 тыс. тонн. Авиакомпании «Волга-Днепр», «AirBridgeCargo», «Аэрофлот»,

«Сибирь», «Полет» и «Трансаэро» осуществляют большую часть, 65%, общего объема грузовых авиаперевозок.

Растущий объем пассажирских и грузовых перевозок вызван в первую очередь появлением новых авиакомпаний, а также более интенсивным использованием существующей сети маршрутов. Значительный прогресс в дальнейшем развитии воздушных сообщений между Россией и такими странами, как Китай, Турция, Израиль, Украина, Тунис, Таджикистан, Италия и Швейцария был достигнут в ходе двусторонних межправительственных переговоров.

Мировой финансовый кризис отрицательно повлиял на авиационную отрасль, вызвав сокращение темпов роста авиационных перевозок с августа 2008 года и снижение объема перевозок с октября 2008 года. Темпы роста с января 2009 года снизились на 10 % по пассажирским перевозкам и на 8,4 % – по грузовым.

Одним из последствий кризиса является нехватка финансовых ресурсов для ряда секторов авиационной отрасли. Объемы воздушных перевозок свидетельствуют о том, что сам по себе рынок не может урегулировать вопросы ценообразования, формирования стоимости и реализации эксплуатационных потребностей – в этом требуется содействие государства. Так, например, в ходе преодоления последствий кризиса, в целях создания благоприятных условий для обеспечения воздушных перевозок авиационным топливом по поручению Правительства Российской Федерации были приняты следующие меры:

- Внедрен в практику типового договор на поставку авиационного топлива между нефтяными компаниями и перевозчиками,

включающий формулу топливного ценообразования и учитывающего рекомендации Минтранса России.

- Начато создание альтернативных структур снабжения топливом в аэропортах.
- Внесены изменения в Федеральные авиационные правила «Сертификационные требования к организациям авиатопливообеспечения воздушных перевозок» в части определения несокращаемого запаса авиационного топлива в аэропортах и минимального (определяемого на основе среднесуточного потребления) объема топлива в резервуарах предприятий, осуществляющих поставку авиатоплива, а также в части определения максимального потребления топлива для каждого аэропорта (ограничивающего число полетов в сутки) с учетом существующего объема резервуаров для хранения авиатоплива в аэропортах.

Авиационное топливо доставляется речными и морскими транспортом в 98 северных аэропортов страны; постоянный контроль за доставкой горюче-смазочных материалов в эти аэропорты осуществляет Федеральное агентство воздушного транспорта России.

Российский воздушный флот

Центральным вопросом развития гражданской авиации является переоснащение авиационного парка российских авиакомпаний (который в настоящее время насчитывает 2550 коммерческих дальнемагистральных и региональных воздушных судов) конкурентоспособными воздушными судами, оснащёнными современным авиационным оборудованием.

В 2008 году были проведены 282 инспекторские проверки организаций по техническому обслуживанию и ремонту воздушных судов авиационного оборудования,

включая 12 внеплановых технических инспекций. Также экспертные организации провели проверку летной годности воздушных судов гражданской авиации, в результате которой были выданы 1 653 сертификата летной годности воздушного судна, включая 276 сертификатов летной годности единичных экземпляров воздушного судна.

В настоящее время российские производители авиационной техники возобновляют полномасштабное производство современных воздушных судов, а также реализуют другие высокотехнологичные проекты.

Деятельность аэропортов

Из 329 российских аэропортов 117 формируют опорную аэродромную сеть, 70 из них допущены к обслуживанию международных рейсов.

Для поддержания в надлежащем состоянии и дальнейшего развития этой сети на 2010–2015 гг. запланированы реконструкции 103 взлетно-посадочных полос (ВПП). В 2008 году завершено строительство или реконструкция ВПП аэропортов в восьми городах: Астрахани, Владикавказе, Екатеринбурге (Кольцово), Иркутске, Минеральных Водах, Москве (Внуково), Новосибирске (Толмачево), и Пензе. Завершена замена светотехнического оборудования аэропортов в городах Братске, Геленджике, Южно-Курильске (Менделеево), Москве (Внуково), Новокузнецке, Сыктывкаре, Уфе, Чебоксарах. Также в 2008 году закончена установка

ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ: СТРАТЕГИЯ РАЗВИТИЯ

- Развитие, а в некоторых случаях – восстановление местных и региональных воздушных сообщений (в первую очередь это касается регионов, не доступных посредством других видов транспорта).
- Повышение доступности воздушных перевозок посредством конкуренции, снижения затрат и улучшения инфраструктуры – при помощи механизмов государственной поддержки авиакомпаний.
- Постоянная профессиональная подготовка государственных инспекторов, потребность в которой обусловлена введением в эксплуатацию воздушных судов нового поколения и современного авиационного оборудования.
- Развитие системы профессиональной подготовки в авиационных учебных заведениях; совершенствование программ подготовки авиационного персонала и укрепление финансовой и материальной базы авиационных учебных заведений.
- Улучшение системы подготовки летного состава, работающего на воздушных судах зарубежного производства.
- Координация действий гражданской авиации и авиационной промышленности с целью повышения эффективности эксплуатации воздушных судов и с целью учета человеческого фактора при их проектировании и обслуживании; создание системы, предотвращающей использование контрафактной продукции.
- Более эффективное использования государственной собственности.
- Развитие сети аэропортов гражданской авиации и аэропортовой инфраструктуры; повышение качества наземного обеспечения полетов.



наземной спутниковой системы функционального дополнения (GBAS) в аэропортах Красноярска и Самары. В 2009 году начата реконструкция 11 аэропортов, в том числе в Сочи, Владивостоке и Екатеринбурге.

Масштабы территории Российской Федерации и недостаточное развитие наземных транспортных сообщений, в особенности в районах Крайнего Севера, Дальнего Востока и Сибири, обуславливают необходимость обеспечения непрерывных авиационных сообщений, а также безопасной и эффективной эксплуатации сети аэропортов.

Новые информационные технологии в авиации (НИТА)

В современной России – в дополнение к исследованиям и разработкам новых аэронавигационных средств в рамках государственных программ – в области проектирования и производства сложного оборудования для нужд авиационной индустрии значимую роль играет быстро растущий и оперативно реагирующий на потребности отрасли частный сектор. Например, более 100 центров УВД и 200 авиакомпаний используют системы и оборудование, разработанные компанией «НИТА», которая предоставляет полный набор услуг по разработке, изготовлению, поставке, вводу в эксплуатацию и обслуживанию авиационного оборудования.

Персонал

Федеральное агентство воздушного транспорта России контролирует и организует подготовку авиационного персонала в профильных учебных заведениях, а также занимается вопросами финансового и материального обеспечения учебных заведений. С 2006 года число поступивших в учебные заведения гражданской авиации ежегодно

ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ: КРАТКОСРОЧНЫЕ ЦЕЛИ

- Завершение разработки Программы развития региональных авиаперевозок на период до 2015 года.
- Совершенствование механизма государственной финансовой поддержки местных и региональных воздушных перевозок.
- Разработка процедуры оценки финансовой стабильности авиаперевозчиков; постоянный контроль финансового состояния авиакомпаний; принятие неотложных мер по предотвращению остановки авиационных предприятий и по предотвращению невыполнения обязательств перед пассажирами.
- Дальнейшее проведение целевых инспекций по проверке безопасности полетов.
- Завершение реструктуризации государственного высшего и среднего профессионального образования в области гражданской авиации.
- Пересмотр государственных стандартов высшего и среднего (авиационного) профессионального образования и программ обучения студентов и курсантов в соответствии с рекомендациями ИКАО.
- Обеспечение общего тренировочного налёта для студентов системы авиационных учебных заведений (не менее) 45 000 лётных часов.

растет. Однако на сегодняшний день количество выпускаемых специалистов не является достаточным для решения проблемы нехватки авиационного персонала.

На сегодняшний день возраст пилотов гражданской авиации в России составляет в среднем 50 лет, при этом число пилотов старше этого возраста стремительно возрастает. За последние 15 лет средний возраст летного персонала увеличился более чем на 10 лет. Средний возраст командира воздушного судна сейчас – 49 лет, по сравнению с 40 в 1980 году.

В 2008 году в учебных заведениях гражданской авиации проходили подготовку 8 992 специалиста. Число выпускников составило 4 395 человек, из них 2 015 – выпускники высших и 2 380 – выпускники средних специальных учебных заведений. В настоящее время парк учебно-тренировочных самолетов и вертолетов, используемых учебными заведениями гражданской авиации, насчитывает 233 единицы. По предварительным оценкам, для подготовки большего числа пилотов (вплоть до 1000) в год российским учебным заведениям требуется новое авиационное учебное оборудование, включая 190 учебных

самолётов, 20 комплексных самолётных тренажёров, 18 учебных вертолётов и 5 комплексных вертолётных тренажёров.

Совет, деятельность которого нацелена на улучшение системы подготовки кадров в федеральных государственных образовательных учреждениях гражданской авиации, определил пути решения актуальных проблем при подготовке персонала, охватывающие, в том числе, вопросы подготовки авиационного персонала на период до 2015 года и отраженные в специальном плане мер по улучшению существующей ситуации. ■

Группа компаний «Волга-Днепр»: Российский и мировой лидер

Группа компаний (ГрК) «Волга-Днепр» успешно представляет российскую гражданскую авиацию на мировом рынке воздушных грузовых перевозок на протяжении почти 20 лет. Сегодня «Волга-Днепр» – крупнейший грузовой авиаперевозчик России и мировой лидер в сегменте авиационной доставки негабаритных и сверхтяжелых грузов. Деятельность ГрК «Волга-Днепр» обеспечивает интернациональный коллектив, насчитывающий 2700 специалистов в 16 городах 9 стран.

Авторитетный чартерный перевозчик, «Волга-Днепр», недавно был удостоен высшей награды Excellence Award Балтийской авиационной чартерной ассоциации (BACA), присужденной в категории «Лучшая грузовая чартерная авиакомпания». В марте 2010 г. авиакомпания «Волга-Днепр», единственная из российских компаний, стала обладательницей международной премии Air Cargo Award of Excellence в сфере грузовых авиаперевозок по итогам ежегодного опроса журнала Air Cargo World, проведенного среди крупнейших мировых транспортно-логистических компаний.

Основной деятельностью ГрК «Волга-Днепр» являются чартерные авиаперевозки с использованием уникальных рамповых самолетов Ан-124 и Ил-76 (авиакомпания «Волга-Днепр») и регулярные грузовые авиаперевозки с использованием самолетов семейства Boeing 747 (авиакомпания AirBridgeCargo). Парк «Волга-Днепр» включает десять Ан-124-100 и шесть Ил-76ТД (включая два модернизированных Ил-76ТД-90ВД с усовершенствованными двигателями – в отличие от прежних версий Ил-76, новые лайнеры допущены к выполнению полетов по всему миру). Парк дочерней компании AirBridgeCargo включает семь Boeing 747 (в текущем году ожидается поступление еще двух лайнеров, также подтвержден заказ на 5 новых B747-8).

Взаимодополняющее сочетание чартерных и регулярных перевозок позволяет группе динамично развиваться в двадцатке лидеров мировой авиагрузовой отрасли. Сегодня «Волга-Днепр» находится на 11-м месте в мире среди грузовых авиакомпаний по объемам продаж.

Среди заказчиков группы компаний «Волга-Днепр» — правительства ведущих государств мира; авторитетные международные организации (ЕС, ООН, Красный Крест); крупнейшие мировые корпорации, такие, как The Boeing Company, Embraer, Exxon Mobil, Lockheed Martin, British Petroleum, General Electric, Volkswagen, General Motors, BMW и другие.

В группе компаний уделяется особое внимание обучению и постоянному повышению квалификации персонала. Еще в 1997 г. «Волга-Днепр» приступила к подготовке летного состава в области человеческого фактора — основной причины аварийности в современной авиации. В 1999 г., первой в российской гражданской авиации, компания начала подготовку летного состава по прикладным навыкам управления ресурсами экипажа. В 2004 г. сформирован собственный Авиационный учебный центр, в том же году сертифицированы 82 программы по подготовке и повышению квалификации авиационных специалистов.

Компания ежегодно принимает участие в методических конференциях таких всемирно известных ассоциаций преподавателей общего и авиационного английского языка, как IATEFL, TESOL, ICAE в различных странах мира. С 2005 г. состоит в ассоциации ATEEL — организации, которая объединяет языковые школы, центры и курсы иностранных языков в России и странах СНГ.

На сегодняшний день «Волга-Днепр Международное обучение» – высокопрофессиональная организация, динамично развивающаяся в тройке лучших негосударственных учебных заведений России. Ежегодно в учебных центрах предприятия проходят обучение более 2000 человек.

В основу формирования собственной системы безопасности полетов «Волга-Днепр» изначально была заложена идеология, сформулированная Руководством по предотвращению авиационных происшествий (ИКАО, DOC 9422). При этом в компании своевременно осознали возможность и необходимость создания собственной системы управления безопасностью полетов. Такая система была разработана и начала применяться с 2000 г. – в первую очередь, в авиакомпании «Волга-Днепр», а затем, с 2007 г. в AirBridgeCargo. После выхода в 2006 г. Руководства по управлению безопасностью полетов (ИКАО, DOC 9859) стало очевидно, что ГрК «Волга-Днепр» действовала с опережением времени: к моменту выхода Руководства ИКАО в Группе компаний уже были самостоятельно сформированы и внедрены не только базовые элементы управления безопасностью полетов, но и другие связанные с этим процедуры – по предотвращению происшествий, управлению рисками и т.д.

Следуя рекомендациям ИАТА и ИКАО, в 2007 г. компания стала первой в России и СНГ, а также второй в мире среди грузовых авиаперевозчиков, которые прошли аудит IOSA на соответствие новой версии стандартов IATA. Состоявшаяся в феврале 2009 г. очередная проверка авиакомпании, по оценке аудиторов, подтвердила отличные результаты. ■



ИСТОРИЧЕСКАЯ СПРАВКА

Фирма "НИТА", основанная в 1990 году, является одним из наиболее известных российских предприятий, специализирующихся на разработках и серийном производстве авиационного оборудования и программного обеспечения.

Фирма "НИТА" специализируется в области разработок, производства и поставок оборудования и специализированного программного обеспечения для решения задач аэронавигации, использования воздушного пространства, руководства (управления) полетами для гражданской и государственной авиации. Фирма "НИТА" выполняет полный комплекс работ по разработке, производству, поставке, вводу в эксплуатацию, ремонту и сопровождению выпускаемой продукции.

Оборудование фирмы "НИТА" внедрено более чем в 200 авиационных предприятиях, центрах УВД, учебно-тренировочных центрах России и за рубежом. Более 100 центров УВД работают на автоматизированных системах и оборудовании, разработанных фирмой "НИТА". В фирме работают более 200 сотрудников.



ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

- Автоматизированные системы УВД и системы отображения для аэродромных, аэроузловых и трассовых центров
- Системы обработки и передачи радиолокационной, пеленгационной, речевой и управляющей информации
- Системы планирования воздушного движения для органов УВД, аэропортов и авиакомпаний
- Тренажерные и обучающие технологии
- Системы цифровой записи речевой информации и данных
- Оборудования АЗН и системы мониторинга
- Комплексные тренажеры для диспетчеров УВД и пунктов управления полетами, авиационные тренажеры
- Системы точного времени
- Диспетчерские пульта и организация рабочих мест
- Пункты управления, в том числе мобильные



НОВЕЙШИЕ РАЗРАБОТКИ

Фирма НИТА постоянно ведет разработки в области передовых технологий CNS/ATM ICAO, таких как ADS-B режима 4, ADS-B режима 1090 ES, а также разработки локально-контрольной корректирующей станции ЛККС (GBAS).

В настоящее время фирма "НИТА" принимает активное участие в реализации государственных целевых программ модернизации системы УВД России.





ICAO Colloquium on Aviation and Climate Change



Image selected from the ICAO drawing contest. Children and dependants of ICAO employees were invited to submit drawings on the theme of **Aviation in a Green Environment**.

ICAO invites you to attend, sponsor and/or exhibit at its upcoming:

Colloquium on Aviation and Climate Change 11-14 May, 2010, ICAO Headquarters, Montreal

The Colloquium will focus on current strategies and programmes being employed by ICAO, industry participants, academic/research institutions and other international organizations to harness new technological, scientific and economic solutions in the global fight against climate change. The event will prepare ICAO Member States for their environment-related discussions and high-level decisions to be made at the 37th ICAO Assembly in September 2010.

This special event will provide a unique forum on aviation and climate change, in particular on recent key developments that have emerged from:

- **The ICAO High-level Meeting on International Aviation and Climate Change**
- **ICAO's Conference on Aviation and Alternative Fuels**
- **UNFCCC COP/15**
- **Eighth Meeting of ICAO's Committee for Aviation Environmental Protection (CAEP)**

A tutorial on environmental issues will precede the Colloquium. Attendees will be fully familiarized with the vocabulary and concepts used in the description, measurement, regulation, and management of aviation GHG emissions.

For more information contact:
envclq@icao.int

For additional details visit:
www.icao.int/clq10

www.icao.int/clq10



ACT >>>
GLOBAL

ICAO: UNITING AVIATION ON CLIMATE CHANGE



it's live!

A new global hub for MRTD suppliers and information!

Whether you're an MRTD professional looking for the latest guidance, technology and assistance with your upcoming implementation project, or a supplier wanting to leverage the unmatched advertising potential of the web's most targeted location for MRTD decision-makers, **ICAO's new MRTD Community Web Site** is your one-stop shop for success.

For more information regarding listing your company on our site, or to enquire about new advertising opportunities, please contact:

Michelle Villemaire
mvillemaire@icao.int
+1.514.954.8219 ext.7090



www2.icao.int/en/MRTD2

AMHS

EXTENDED SERVICE

by **RADIOCOM**

The Best Choice



Set to work in over 150 airports in America and Africa

DBMET Meteorological Data Bank



DBESS Equipments, Systems & Services Data Bank



AeroBilling Airport Services Billing



<ComGate> AFTN/AMHS Gateway



DBAIS AIS Data Bank



AMHS User Agent



Software developed under ISO 9001:2008 Certification
by SKYSOFT ARGENTINA S.A.



RADIOCOM, INC.

radiocominc@radiocominc.com

www.radiocominc.com