

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ — 37-Я СЕССИЯ****ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ****Пункт 36 повестки дня. NextGen и SESAR – часть глобальной системы ОрВД****КООРДИНАЦИЯ ПРОГРАММ ИССЛЕДОВАНИЙ И РАЗРАБОТОК ПО СОЗДАНИЮ И ВНЕДРЕНИЮ ПЕРСПЕКТИВНЫХ АЭРОНАВИГАЦИОННЫХ СИСТЕМ**

(Представлено Российской Федерацией)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В государствах мира ведутся интенсивные работы по определению облика перспективных национальных и региональных аэронавигационных систем, поэтапному внедрению в различных районах мира новой техники и технологий в сфере ОрВД, созданию программ интеграции локальных систем в Глобальную аэронавигационную систему. В документе предлагается повысить координирующую роль ИКАО в решении возникающих при этом проблем, что позволит сократить время и материальные затраты государств в области исследований, связанных с организацией перспективных аэронавигационных систем, в качестве примера которых можно назвать проекты SESAR и NextGen.

Действия: Ассамблее предлагается поручить Совету создать в рамках ИКАО специальный орган по анализу и координации деятельности государств в области исследований и разработок по созданию перспективных аэронавигационных систем на среднесрочной и долгосрочной основе, рассмотрению возникающих типовых проблем и согласованию позиций государств в интересах перехода к гармонизированной на глобальном уровне аэронавигационной системе, основанной на принципах глобальной эксплуатационной концепции с учетом внесения поправок в соответствующие региональные аэронавигационные планы.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью А "Безопасность полетов"
<i>Финансовые последствия</i>	Возможно, потребуются дополнительные ресурсы в обеспечение деятельности специального органа ИКАО по анализу и координации деятельности государств
<i>Справочный материал</i>	Дос 9750, Глобальный аэронавигационный план Дос 9854, Глобальная эксплуатационная концепция ОрВД

¹ Документ представлен Российской Федерацией на русском языке.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Опыт показывает, что внедрение новой техники и технологий с целью совершенствования аэронавигационного обслуживания полетов в разных странах и регионах мира происходит неравномерно. И хотя усилия ИКАО способствуют координации процесса создания перспективной Глобальной аэронавигационной системы, трудно предположить, что эта неравномерность будет полностью устранена.

1.2 Регионы и страны с высокой интенсивностью полетов вынуждены форсировать работы по переходу к 2020–2025 гг. к перспективным аэронавигационным системам, позволяющим повысить пропускную способность воздушного пространства в 2–3 раза и обеспечивать приемлемый уровень безопасности воздушного движения. С этой точки зрения следует признать весьма своевременными глубокие исследования, проводимые в настоящее время Евросоюзом в рамках проекта Единого европейского неба SES (этап исследований SESAR) и проекта NextGen в США.

1.3 В России исследования по данному направлению ведутся в рамках программ по реализации "Концепции создания и развития Аэронавигационной системы России", охватывающей период до 2025 года. Работы по созданию перспективных аэронавигационных систем на основе положений концептуальных документов ИКАО развернуты также в целом ряде других стран.

1.4 При реализации проектов SESAR и NextGen осуществляется взаимный обмен информацией и согласование позиций, позволяющих в перспективе обеспечить функциональную совместимость создаваемых систем. Представляется целесообразным вовлечь в процесс согласования и другие государства, осуществляющие аналогичные исследования в рамках своих национальных проектов.

2. КООРДИНАЦИЯ ПРОГРАММ ИССЛЕДОВАНИЙ И РАЗРАБОТОК

2.1 Положения концептуальных документов ИКАО, определяющих пути перехода к перспективной аэронавигационной системе, предоставляют органам аэронавигационного планирования широкий выбор организационных, технических, технологических, эргономических и эксплуатационных решений. С одной стороны, это является их достоинством. В то же время могут возникнуть проблемы в обеспечении совместимости систем, если своевременно не принять мер по координации исследований и разработок и согласованию различных точек зрения на решение отдельных проблем аэронавигационного обслуживания полетов воздушных судов.

2.2 Важность координации деятельности в области исследований и разработок состоит в том, что она позволяет уже на ранних этапах выявить диспропорции в реализуемых целевых показателях систем в различных странах, которые, как известно, в условиях роста международных перевозок будут оказывать существенное взаимное влияние друг на друга. Так, например, анализ показывает, что планируемые в рамках различных проектов уровни безопасности воздушного движения могут отличаться почти на порядок.

2.3 Координация исследований и разработок будет также способствовать обеспечению совместимости систем, облегчит принятие новых стандартов, правил и процедур, а также обеспечит согласованное по времени внедрение новой техники и технологий в различных районах мира. Это особенно важно для определения политики авиакомпаний по модернизации бортового

оборудования воздушных судов. Расчеты показывают, что стоимость работ по совершенствованию бортовых систем, обеспечивающих полеты по международным трассам в любой точке земного шара соизмеримы со стоимостью наземного сегмента систем.

2.4 Предлагаемая координация возможна только в том случае, если эта работа будет вестись под эгидой ИКАО с реализацией принципа "от гармонизации исследований и разработок к гармонизации перспективных систем в интересах создания Глобальной аэронавигационной системы".

— КОНЕЦ —