



## 35-Я СЕССИЯ АССАМБЛЕИ

### ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

Пункт 30 повестки дня. Другие вопросы воздушного транспорта

#### ДОКЛАД СОВЕТА ПО ПРОГНОЗИРОВАНИЮ И ЭКОНОМИЧЕСКОМУ ПЛАНИРОВАНИЮ

##### АННОТАЦИЯ

В настоящем документе содержится доклад о деятельности ИКАО в области прогнозирования и экономического планирования после 33-й сессии Ассамблеи и представляются основные аспекты предлагаемой будущей программы работы в данной области.

Действия Ассамблеи указаны в п. 5.

#### 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Информация о деятельности ИКАО в области прогнозирования и экономического планирования содержится в добавлении С к резолюции А33-19 "*Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта*", в которой Совету предлагается подготавливать и обновлять долгосрочные и среднесрочные прогнозы в отношении будущих тенденций развития гражданской авиации и организовывать сбор и подготовку материалов о современных методах прогнозирования для составления своих прогнозов и для распространения среди Договаривающихся государств в качестве руководства для составления ими собственных прогнозов. В резолюции также рассматриваются требования в отношении планирования аэронавигационных систем и оценки будущего воздействия гражданской авиации на окружающую среду.

1.2 Прогнозирование перевозок служит в качестве важной функции при планировании средств и служб, которые потребуются для удовлетворения спроса на воздушные путешествия и для определения того, в каком воздушном пространстве или аэропорту и в какое время может возникнуть перегруженность. Прогнозы также играют особую роль в планировании экономически эффективного внедрения систем связи, навигации и наблюдения/организации воздушного движения (CNS/ATM). В этом контексте Совет принял в 1996 году стратегию развития деятельности по прогнозированию перевозок для поддержки в более широком плане планирования и внедрения аэронавигационных систем и план действий по созданию групп по прогнозированию перевозок (TFGs) во всех регионах ИКАО.

1.3 В документе наряду с вышеупомянутой стратегией Совета содержится краткая информация о работе, проведенной после 33-й сессии Ассамблеи в соответствии с добавлением С к резолюции А33-19 Ассамблеи, и представлены некоторые основные аспекты программы работы в области прогнозирования и экономического планирования на следующее трехлетие.

## 2. ПРОГНОЗИРОВАНИЕ ВОЗДУШНЫХ ПЕРЕВОЗОК

2.1 В ходе текущего трехлетия Секретариат подготовил один набор долгосрочных прогнозов, опубликованный в циркуляре ИКАО 304 *"Прогноз развития воздушного транспорта до 2015 года"* и три набора среднесрочных прогнозов, первые два из которых были опубликованы в циркуляре 291 *"Мир гражданской авиации (2001–2004)"* и циркуляре 299 *"Мир гражданской авиации (2002–2005)"*; третий набор в настоящее время готовится к публикации в циркуляре xxx *"Мир гражданской авиации (2003–2006)"*. Предварительное издание данного циркуляра будет представлено на Ассамблее.

2.2 Долгосрочные прогнозы до 2015 года были разработаны в начале 2004 года в отношении регулярных пассажирских и грузовых перевозок в мире и по регионам регистрации авиакомпаний. Были также подготовлены глобальные прогнозы на полеты воздушных судов, а также прогнозы на пассажирские перевозки на основных международных группах маршрутов. Для подготовки этих прогнозов был проведен углубленный анализ тенденций воздушного движения и финансового положения, а также экономических и других факторов, лежавших в основе этих тенденций в течение недавнего десятилетия.

2.3 На протяжении нескольких лет ежегодно разрабатывались среднесрочные трехгодичные прогнозы. Они готовятся только по международным регулярным пассажирским авиаперевозкам в целом и по регионам регистрации авиакомпаний. Разработанные в ходе текущего трехлетия прогнозы охватывают 2002–2004, 2003–2005 и 2004–2006 годы. В дополнение к прогнозам на перевозки по каждому из прогнозируемых периодов был составлен в целом на глобальном уровне прогноз финансовой деятельности авиакомпаний. Как и в случае долгосрочных прогнозов, изучались исторические тенденции в области авиационных перевозок, производительности, цен, финансов, а также исторические события в мировой экономике. Были сделаны допущения в отношении лежащих в их основе экономических и других (например, демографических) факторов в целях подготовки прогнозов по тому или иному аспекту.

2.4 В соответствии со стратегией, упомянутой в п. 1.2 выше, в каждом регионе ИКАО были созданы региональные группы по прогнозированию перевозок (TFGs). Основная функция TFGs заключается в том, чтобы реагировать на запросы в отношении прогнозов и других данных по экономическому планированию, поступающих от соответствующих групп регионального планирования и осуществления проектов (PIRGS). Базовым требованием к TFGs является составление прогнозов на полеты воздушных судов в соответствующий регион, из региона и внутри региона на отдельных группах маршрутов, включая прогнозирование движения в пиковые или загруженные периоды для районов с высокой плотностью движения. Прогнозы на потоки воздушного движения представляются по группам маршрутов и основным парам городов и постепенно для всех соответствующих пар городов.

2.5 Две региональные TFGs существуют уже на протяжении нескольких лет: Группа по прогнозированию перевозок в регионе Северной Атлантики, созданная в 1965 году, и Группа по прогнозированию движения в регионе Азии/Тихого океана, созданная в 1991 году. Группа по

прогнозированию перевозок в регионе бассейна Карибского моря/Южной Америки была создана в конце 1996 года. TFGs Ближневосточного региона и региона Африки/Индийского океана были созданы в 1997 и 1998 годах соответственно. Долгосрочной целью всех TFGs является достижение самодостаточности, в том что касается подготовки прогнозов и проведения анализа затрат/выгод, при этом Секретариат будет просто осуществлять координацию и обеспечивать единообразие в подходах. Вместе с тем, не считая TFG Северной Атлантики, которая работает самостоятельно, без непосредственного участия Секретариата со времени своего создания, другие четыре TFGs требуют помощи и обслуживания со стороны Секретариата. Ниже приводится краткое описание положения дел с составлением прогнозов каждой из этих четырех TFGs.

2.6 TFG региона Азии/Тихого океана обновила в 2002 году прогнозы по движению воздушных судов для транстихоокеанских и внутренних азиатско-тихоокеанских рынков на период 2000–2015 годов. Кроме того, разработаны пятилетние прогнозы на потоки движения для 41 основной пары городов в Азиатско-тихоокеанский регион, внутри региона и из него. Прогнозы на движение воздушных судов для отдельных районов полетной информации (РПИ) были проанализированы и уточнены их параметры в пиковые периоды. TFG Карибского региона/Южноамериканского региона пересмотрела в 2002 году прогнозы на пассажирские перевозки и полеты воздушных судов до 2012 года по шести основным группам маршрутов и по основным 25 парам городов в каждой из этих групп. TFG региона Африки/Индийского океана разработала в 2003 году прогнозы на пассажирские перевозки и полеты воздушных судов в регион, внутри региона и из него до 2018 года. TFG Ближневосточного региона пересмотрела в 2002 году подготовленные Секретариатом прогнозы на перевозки по основным потокам движения в Ближневосточный регион, внутри региона и из региона до 2010 года, включая прогнозы на движение воздушных судов между парами городов внутри каждого основного потока движения.

2.7 В целях поддержки работы Комитета по охране окружающей среды от воздействия авиации (CAEP) по проведению анализа в области охраны окружающей среды Секретариат возглавил работу Подгруппы по прогнозированию Вспомогательной группы по прогнозированию и экономическому анализу (FESG) при подготовке для совещания CAEP/6 прогнозов на пассажирские перевозки и состав парков воздушных судов по характерному для каждой категории количеству мест до 2020 года. Будучи подготовленными в 2002 году, эти прогнозы учитывают влияние событий 11 сентября 2001 года и другие преобладающие экономические и политические факторы. Секретариат также принял участие в подготовке инструктивного материала по проведению анализа затрат/выгод при сбалансированном подходе к управлению авиационным шумом.

2.8 В ходе текущего трехлетия Секретариат ИКАО обновил Doc 8991 *"Руководство по прогнозированию воздушных перевозок"*, включив в него самые последние методологии и подходы в области прогнозирования воздушных перевозок. Предполагается, что обновленное Руководство появится в третьем квартале 2004 года.

### **3. РАЗРАБОТКА ИНСТРУКТИВНОГО МАТЕРИАЛА ПО ПРОВЕДЕНИЮ АНАЛИЗА КОММЕРЧЕСКИХ ОБОСНОВАНИЙ ПРИМЕНИТЕЛЬНО К ВНЕДРЕНИЮ СИСТЕМ CNS/ATM**

3.1 Признавая необходимость в разработке надежных коммерческих обоснований в целях обеспечения финансирования внедрения систем CNS/ATM, Всемирная конференция по внедрению систем CNS/ATM, проходившая в Рио-де-Жанейро в 1998 году, рекомендовала ИКАО разработать инструктивный материал по подготовке коммерческих обоснований (рекомендация 3/9 *"Анализ*

затрат и выгод и коммерческие обоснования" и рекомендация 3/16 "Дальнейшие действия ИКАО"). Впоследствии 32-я сессия Ассамблеи одобрила данную рекомендацию и поручила завершить последующую работу, предусмотренную Конференцией (см. резолюцию А32-12 "Действия по реализации решений Всемирной конференции 1998 года по внедрению систем CNS/ATM").

3.2 До Конференции в Рио-де-Жанейро Секретариат подготовил инструктивный материал в целях оказания помощи государствам в процессе экономического планирования и принятия решения в связи с внедрением систем CNS/ATM. В этот инструктивный материал включен циркуляр 257 "Экономические аспекты аэронавигационного обслуживания, основанного на использовании спутниковой техники", в котором содержатся рекомендации по проведению анализа затрат и выгод применительно к системам CNS/ATM. Инструктивный материал по разработке коммерческих обоснований является продолжением предыдущей работы.

3.3 Коммерческое обоснование является инструментом поддержки планирования и принятия решений. Это подробное обоснование проекта, политики или программного предложения, требующего выделения ресурсов и/или инвестиций, зачастую включает финансовое обязательство.

3.4 Анализ коммерческого обоснования создает контекст, содержит изложение проблемы или рассматриваемой ситуации и подробное описание предлагаемого проекта, политики или действий, обоснование его выбора среди прочих альтернативных вариантов и всестороннюю оценку его преимуществ, затрат и рисков. Альтернативные варианты, не сохраняемые в предложении, также требуют описания и оценку связанных с ними преимуществ, затрат и рисков. В анализе коммерческого обоснования дается оценка влияния предложения на связанные с ним меры по повышению эффективности и производительности различных видов деятельности. Определяются и обсуждаются имеющие критическое значение для достижения успеха факторы.

3.5 Финансовый анализ, содержащийся в коммерческом обосновании, показывает предполагаемые последствия реализации предложений в плане притока наличности и включает допущения, методы и обоснования, используемые для количественного исчисления доходов и затрат.

3.6 Поскольку внедрение систем CNS/ATM связано с новыми концепциями и может привести к значительным изменениям в характере предоставления аэронавигационного обслуживания, может возникнуть ряд рисков. Они могут быть техническими, политическими, экономическими, финансовыми и т. д. Таким образом, анализ коммерческого обоснования включает раздел, посвященный управлению рисками. Цель управления рисками заключается не в устранении рисков, а в их выявлении и всесторонней оценке в целях снижения их воздействия на реализацию соответствующих планов по их смягчению. Управление рисками включает анализ рисков, их оценку и разработку планов смягчения воздействия рисков.

3.7 Новый инструктивный материал, посвященный разработке коммерческих обоснований для внедрения систем CNS/ATM, включает два компонента:

- a) определение, объяснение и примеры коммерческих обоснований и их применение к внедрению систем CNS/ATM; и
- b) таблицу финансового анализа, позволяющую пользователю оценить альтернативные варианты внедрения систем CNS/ATM.

Предположительно данный материал появится в последнем квартале 2004 года.

#### **4. БУДУЩАЯ ПРОГРАММА РАБОТЫ**

4.1 В области прогнозирования и экономического планирования в следующем трехлетии предполагается выполнить следующие виды работ:

- a) будет продолжаться работа по подготовке долгосрочных и среднесрочных прогнозов соответственно на двухгодичной, трехгодичной или ежегодной основе;
- b) Секретариат продолжит оказание помощи регионам в подготовке прогнозов и других элементов планирования, требуемых или запрашиваемых соответствующими PIRGS;
- c) будет разработано работающее на базе Интернет средство проведения финансового анализа для оказания помощи государствам в области внедрения систем CNS/ATM; и
- d) Комитету по охране окружающей среды от воздействия авиации будет, при необходимости, продолжать оказываться поддержка в области прогнозирования и экономического анализа.

#### **5. ФИНАНСОВЫЕ ПОСЛЕДСТВИЯ ПРЕДЛАГАЕМЫХ ДЕЙСТВИЙ<sup>1</sup>**

5.1 Упомянутую в п. 4.1 работу предлагается выполнить за счет ресурсов, предусмотренных в проекте бюджета по программам на 2005–2007 гг. на осуществление программ 3.3 "Прогнозирование и экономическое планирование" и 3.6 "Охрана окружающей среды". По сравнению с предыдущим трехлетним периодом в программе 3.3 предусматривается сокращение одной должности сотрудника категории общего обслуживания.

#### **6. ДЕЙСТВИЯ АССАМБЛЕИ**

6.1 Ассамблее предлагается принять к сведению проведенную в текущем трехлетии работу в области прогнозирования и экономического планирования, одобрить планы Совета в отношении будущей программы работы и, при необходимости, дать дальнейшие указания.

– КОНЕЦ –

---

<sup>1</sup> Эта информация представляется только для описания финансовых последствий, которые, согласно оценке, будут иметь предлагаемые действия. Объем средств, выделенных на осуществление предлагаемых действий, будет зависеть от окончательного варианта бюджета Организации по программам на 2005–2006–2007 годы, утвержденного Ассамблеей.