

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****36-Я СЕССИЯ АССАМБЛЕИ****ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

Пункт 31 повестки дня. Постоянная эволюция глобальной системы организации воздушного движения (ОрВД), основанной на эксплуатационных характеристиках

**ПЕРЕСТРОЙКА СУЩЕСТВУЮЩЕЙ АВИАТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ
С УЧЕТОМ ВЫЗОВОВ ЗАВТРАШНЕГО ДНЯ**

(Представлено Соединенными Штатами Америки)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем рабочем документе содержится обзор разработанной в США авиатранспортной системы следующего поколения (NextGen) и ее влияния на глобальную авиационную систему. Цель NextGen – значительно повысить уровень безопасности полетов, авиационной безопасности, провозную емкость, эффективность и экологическую совместимость будущих авиатранспортных операций. Этих преимуществ можно добиться за счет сочетания использования новых процедур и технических достижений при организации пассажирских и авиагрузовых перевозок и воздушного движения. Одним из ключевых принципов программы NextGen является международная гармонизация, и Соединенные Штаты Америки сотрудничают с другими государствами в вопросах обеспечения совместимости с осуществляемыми ими программами модернизации. Мы рекомендуем, чтобы ИКАО провела оценку NextGen и других будущих систем для достижения прогресса в деле гармонизации и признала необходимость разработки в будущем технических стандартов по итогам реализации этих программ.

Действия: Ассамблее предлагается:

а) *предоставить* информацию о программе NextGen всем государствам, которых интересуют возможные формы адаптации этой инициативы при разработке собственных будущих авиатранспортных систем;

б) *поручить* Совету ИКАО определить соответствующий механизм ИКАО для мониторинга программ NextGen, SESAR и других будущих инициатив в области планирования с целью обеспечения глобального сотрудничества в разработке и ускорении внедрения стандартов на требуемые будущие системы.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегическими целями А, В, С, D и E
<i>Финансовые последствия</i>	Дополнительных ресурсов не требуется
<i>Справочный материал</i>	

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Сегодня авиатранспортная система в США¹ перегружена. Рост спроса на авиаперевозки опережает темпы увеличения пропускной способности системы. Темпы роста эксплуатационных расходов и затрат на содержание системы воздушного движения опережает темпы увеличения прибыли, радикальные перемены происходят в отрасли авиаперевозчиков. Требования к обеспечению авиационной безопасности, установленные после нападений 11 сентября, серьезно отражаются на расходах и возможности эффективного перемещения людей и грузов. Кроме того, по мере увеличения объемов воздушных перевозок растет обеспокоенность населения проблемами авиационного шума, загрязнения и перегруженности системы. Адаптация существующих условий авиаперевозок не будет адекватным ответом на эти вызовы. Требуется коренная перестройка, которая позволит к 2025 году создать здоровую, экологически сбалансированную, интероперабельную в глобальном масштабе авиатранспортную систему.

1.2 В 2002 году Конгресс США учредил Объединенное управление планирования и разработок (JPDO) для формулирования национальной стратегии развития NextGen. JPDO представляет собой основанную на сотрудничестве государственного и частного капитала структуру, которой Конгресс США поручил осуществить перестройку национальной авиатранспортной системы США с учетом прогнозируемых на 2025 год потребностей при одновременной реализации преимуществ ближнесрочного характера. Видение NextGen на 2025 год предполагает безопасное, эффективное и надежное перемещение большого количества людей и грузов в рамках авиатранспортной системы с учетом целей национальной безопасности. В основу концепции NextGen положено сочетание принципов и ключевых функциональных возможностей, позволяющих избавиться от многих ограничений, присущих существующей системе в Соединенных Штатах Америки, осуществлять более широкий диапазон операций и в три (3) раза повысить общую пропускную способность системы по сравнению с нынешними эксплуатационными уровнями.

1.3 Соединенные Штаты Америки являются не единственным государством, осуществляющим долгосрочное планирование в этой области. Европейский союз и его государства-члены занимаются разработкой и реализацией концепции "единого европейского неба" (SES), одним из технических компонентов которой является исследовательская программа "Организация воздушного движения в условиях SES" (SESAR). В других государствах осуществляются программы модернизации, призванные определить и внедрить собственные будущие аэронавигационные системы.

2. ИСТОРИЯ ВОПРОСА

2.1 Для пользователя авиационной системы полет начинается задолго до того, как он поднимется на борт воздушного судна. Поэтому программа NextGen имеет комплексный характер и охватывает все элементы авиационной деятельности, а не только организацию воздушного движения. NextGen будет располагать достаточной гибкостью и учитывать интересы широкого круга пользователей, включая эксплуатантов сверхлегких реактивных самолетов и коммерческих

¹ Существующая авиатранспортная система представляет собой сложный комплекс систем и служб, используемых все более широким кругом заинтересованных сторон. Термин "авиатранспортная система" охватывает все виды деятельности и элементы, связанные с безопасной перевозкой людей и грузов по воздуху. Сюда входят соответствующие федеральные предприятия, а также предприятия частного сектора, штатов и муниципального подчинения.

воздушных судов, пилотируемых и беспилотных воздушных судов, а также военных самолетов и авиации общего назначения. В программе NextGen заложены прогностические подходы к безопасности полетов, создающие новую культуру безопасности полетов, которая позволяет прогнозировать риски, а не реагировать на них, как это делается сегодня. Система предусматривает функцию управления экологическими характеристиками с учетом потребностей дальнейшего увеличения объемов авиатранспортной деятельности в будущем в условиях повышенного внимания к аспектам воздействия авиации на окружающую среду.

2.2 Многие принципы организации воздушного движения по программе NextGen основаны на разработанной ИКАО глобальной эксплуатационной концепции OpВД, которая представляет собой согласованный в глобальном масштабе комплекс принципов и международных требований к будущей системе. Наша цель – создать и внедрить в рамках NextGen системы и технологии, отвечающие международным стандартам. Эту цель разделяют и другие государства, с которыми мы сотрудничаем по линии NextGen.

2.3 Еще одно принципиальное отличие заключается в том, что в разработке и внедрении системы NextGen участвуют заинтересованные стороны, представляющие как государственный, так и частный секторы. Беспрецедентный характер носит уровень отраслевого участия (внутреннего и международного) в программе NextGen. В настоящее время свыше 200 представителей из более чем 100 компаний и неправительственных организаций сотрудничают в рамках девяти рабочих групп JPDO, которые были созданы для оценки существующих программ и разработки будущих решений в сферах проектирования воздушных судов, инфраструктуры аэропортов, аэронавигационного обслуживания, окружающей среды, глобальной гармонизации, сетевой информации, безопасности полетов, авиационной безопасности и метеорологии.

2.4 В JPDO в настоящее время подготавливаются подробные планы преобразования существующей системы в систему NextGen 2025. В разработке этих планов принимают участие заинтересованные стороны, представляющие правительственные и отраслевые структуры. Документ, озаглавленный "Эксплуатационная концепция NextGen (CONOPS)", содержит описание базовых эксплуатационных функций системы NextGen. 13 июня 2007 года вышла в свет версия 2.0 документа CONOPS.

2.5 Параллельно с документом NextGen CONOPS ведется разработка "Архитектура предприятия NextGen (EA)". NextGen EA содержит планы развития NextGen – своего рода рабочие чертежи, включая те системы, которые будут необходимы, сроки их создания и формы взаимодействия. NextGen EA является признанным инструментом для модернизации коммерческой практики и обеспечивающих ее технических средств. Версия 2.0 EA была опубликована 22 июня 2007 года.

2.6 В комплексном плане работы NextGen (IWP) показано, каким образом проводимая в настоящее время и в ближайшем будущем деятельность по перестройке в таких сферах, как радиовещательное автоматическое зависимое наблюдение (ADS-B), кооперативное наблюдение и спутниковая навигация, будет увязываться с планируемой будущей системой. NextGen IWP предусматривает ряд самостоятельных, но взаимосвязанных эксплуатационных усовершенствований и намечает этапы эволюции системы NextGen. NextGen IWP был опубликован 31 июля 2007 года.

3. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

3.1 *Глобальная гармонизация и координация с другими государствами*

3.1.1 Начиная с 1990 года значительно возросли объемы международных авиаперевозок между Соединенными Штатами Америки и различными районами мира. Международная гармонизация оборудования и процедур учитывает потребности как пользователей в США, которым необходимо выполнять полеты по всему миру без необоснованных ограничений, так и иностранных пользователей, выполняющих полеты в Соединенные Штаты Америки. Процессы гармонизации дают большие преимущества не только пользователям, но и изготовителям, выигрывающим от выработки открытых стандартов. Такая работа способствует модернизации систем и помогает росту экономики. Поэтому популяризация на международной арене является одним из важнейших элементов плана NextGen.

3.1.2 Мы знаем, что для успешного внедрения NextGen требуется высокий уровень координации с международным авиационным сообществом. К настоящему времени установлены партнерские отношения с государствами, граничащими с нашими районами полетной информации или имеющими пункты назначения, входящие в наши основные потоки движения, с тем чтобы их позиции учитывались уже на ранних этапах разработки NextGen.

3.1.3 В 2006 году ФАУ и Европейская комиссия заключили Меморандум о взаимопонимании (МОВ), устанавливающий рамки сотрудничества между NextGen и SESAR. В этом МОВ предусматривается изучение возможностей внедрения совместимых технологий в соответствующих наземных и бортовых системах, а также разработки общих согласованных графиков внедрения новых технологий. Наша цель – в ближайшее время подготовить базовые материалы по обеим программам и как можно скорее выявить проблемные области с точки зрения взаимодействия.

3.1.4 Также поставлено на официальную основу сотрудничество в разработке будущих авиатранспортных систем с Китаем и Японией, а в рамках трехстороннего авиационного сообщества Северной Америки – с Канадой и Мексикой. Такое сотрудничество помогает увязывать стратегическое планирование соответствующих авиационных систем и определять возможности создания в будущем условий для их бесшовного функционирования. Мы надеемся расширять сотрудничество с другими государствами, которые заинтересованы в преобразовании своих собственных авиатранспортных систем и хотели бы больше узнать о программе NextGen.

3.2 *Координация с ИКАО*

3.2.1 Соединенные Штаты Америки вместе с другими государствами используют разработанную ИКАО глобальную эксплуатационную концепцию ОрВД и ее глобальные инициативы, а также региональные планы внедрения ИКАО в качестве руководства в целях международной интеграции. ИКАО установила широкие международные требования к будущей системе ОрВД, и поэтому именно ИКАО следовало бы заняться мониторингом реализации концепций систем, нашедших отражение в планах NextGen, SESAR и других будущих программах, и определением возможностей дальнейшей гармонизации и стандартизации этих планов.

3.2.2 Государства также выиграют от участия ИКАО в разработке и реализации будущих авиатранспортных систем. ИКАО следует определить надлежащий механизм для популяризации этих инициатив и обеспечить возможности участия каждого государства в глобальном диалоге по их интеграции.

4. **ВЫВОДЫ**

4.1 Каждое государство, независимо от размеров или масштабов его авиатранспортной системы, должно признавать, что оно является составной частью более крупной глобальной авиационной системы, и принимать необходимые меры для поддержания жизнеспособности нашей общей системы.

4.2 NextGen представляет собой программу преобразования нашей существующей национальной авиатранспортной системы в целях создания к 2025 году здоровой, экологически сбалансированной, интероперабельной в глобальном масштабе системы воздушного транспорта. Преобразование системы ведется в настоящее время для достижения целей, поставленных на будущее.

4.3 Международная гармонизация является одним из ключевых принципов программы NextGen. Мы понимаем, что невозможно создать согласованную систему, не привлекая заинтересованных участников как внутри страны, так и из-за рубежа. ИКАО следует участвовать в процессах интеграции и гармонизации таких программ, как NextGen и SESAR.

— КОНЕЦ —