



СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ АВИАЦИОННОЙ ОТРАСЛИ В МИРЕ И УЗБЕКИСТАНЕ

¹Гофуров Ёдгорбек Кодирович

Старший преподаватель,

²Бедилов Одил Ташарович

Подполковник резерва

Авиационных специальностей и военных сообщений, центра военной подготовки Национального университета Узбекистана имени Мирза Улугбекаю

<https://doi.org/10.5281/zenodo.7461292>

ARTICLE INFO

Received: 10th December 2022

Accepted: 19th December 2022

Online: 20th December 2022

KEY WORDS

Авиатранспортная ассоциация, аэронавигационная безопасность, Европейская конференция, ассоциация диспетчеров.

ABSTRACT

Развития авиационной отрасли состоит в удовлетворении потребности населения в безопасном, регулярном, эффективном и экономичном международном воздушном транспорте и обеспечении безопасного и планомерного роста международной гражданской авиации в Узбекистане. Она поощряет конструирование и эксплуатацию самолетов в мирных целях, а также создание и развитие авиалиний, аэропортов и навигационного оборудования.

Гражданская авиация представляет собой не только транспортировку людей до нужного пункта назначения, она охватывает такие виды деятельности, как медицина, спорт, культура, грузоперевозки, служба спасения, аварийные работы. Обслуживает следующие отрасли – строительные и археологические, нефтяные и газовые,

сельскохозяйственные и лесопромышленные.

Благодаря своей мобильности данный транспорт в считанные годы набрал обороты по популярности, востребованности и сегодня не имеет конкурентоспособных средств доставки до пункта назначения как людей, так и предметов.



Но многие авиапроизводители не сомневаются, что за электрической



авиацией будущее. Для начала планируется, как и в автомобилях,



сделать гибридный двигатель. Airbus намерен провести испытания «более электрического самолета» в рамках проекта DISPURSAL в 2022 году. Вклад

электрического вентиляторного двигателя в общую тягу должен составить 23%.

1. Международная организация гражданской авиации (ИКАО) International Civil Aviation Organization – ICAO



ICAO

Международная организация гражданской авиации (ИКАО) (*International Civil Aviation Organization – ICAO*), являющаяся специализированным учреждением Организации Объединенных Наций (ООН), была создана в результате подписания в Чикаго 7 декабря 1944 года Конвенции о международной гражданской авиации. ИКАО наблюдает за безопасным и планомерным ростом международных воздушных сообщений. Членами ИКАО являются свыше 180 государств. Бывший Советский Союз присоединился к Чикагской конвенции в ноябре 1970 года. В сентябре 1977 года русский язык стал официальным языком ИКАО наряду с английским, французским и испанским языками. Штаб-квартира ИКАО находится в Монреале (Канада).

Основными принципами Чикагской конвенции являются:

1. Полный и исключительный суверенитет каждого государства на воздушное пространство, расположенное в пределах государственных границ;

2. Обязанность применять гражданскую авиацию только в целях, способствующих созданию и сохранению дружественных взаимоотношений между государствами и народами всего мира;

3. Установление регулярных воздушных сообщений путем заключения двусторонних или многосторонних соглашений;

4. Предоставление средств и создание необходимых условий для осуществления воздушных сообщений;

5. Обеспечение безопасности международных полетов;

6. Предоставление договаривающимися государствами друг другу права нерегулярных полетов на их территориях, когда между ними нет соглашений о регулярном воздушном сообщении.

Основные направления деятельности ИКАО:

- аэронавигация;
- совместное финансирование аэронавигационных проектов;
- упрощение формальностей в международных воздушных перевозках;



- разработка норм и кодификация международного воздушного права;
- техническая помощь развивающимся странам в строительстве аэропортов и других аэронавигационных сооружений;
- издание печатных материалов.

Цель ИКАО состоит в удовлетворении потребности населения в безопасном, регулярном, эффективном и экономичном международном воздушном транспорте и обеспечении безопасного и планомерного роста международной гражданской авиации во всем мире. Она поощряет конструирование и эксплуатацию самолетов в мирных целях, а также создание и развитие авиалиний, аэропортов и навигационного оборудования.

Для выполнения этих целей и задач ИКАО:

- принимает международные стандарты и рекомендации, применяемые к конструкциям и характеристикам самолетов и большей части их оборудования, регламентирующие работу пилотов, летных экипажей, авиадиспетчеров и сотрудников наземных служб и служб технического обслуживания, а также требований безопасности и порядка работы международных аэропортов;
- разрабатывает правила визуального пилотирования и пилотирования по приборам, а также аэронавигационные карты, используемые в международной навигации. В сферу ее ответственности входят также системы авиационных телекоммуникаций, радиочастоты и меры безопасности;

- принимает меры по минимизации воздействия авиации на окружающую среду за счет сокращения выбросов и ограничения уровня шума самолетов;
- облегчает движение самолетов, пассажиров, экипажей, багажа, грузов и почтовых отправок через границы за счет стандартизации таможенных, иммиграционных, санитарных правил и иных формальностей.

Поскольку случаи незаконного вторжения в воздушное пространство продолжают создавать серьезную угрозу для безопасности и надежности международной гражданской авиации, ИКАО проводит в жизнь ряд мероприятий и программ, направленных на предотвращение таких вторжений. ИКАО в связи с террористическими атаками 11 сентября 2001 г. на США разработала план действий по обеспечению безопасности воздушных перевозок и программу подготовки в области безопасности полетов, которая в настоящее время включает семь учебных курсов. В настоящее время ИКАО содержит 10 центров подготовки в области безопасности полетов, содействуя региональному сотрудничеству в этой важнейшей сфере.

Кроме того, ИКАО выполняет запросы развивающихся стран на оказание помощи в совершенствовании авиатранспортных систем и подготовке авиационного персонала. Она помогла в создании региональных центров обучения в нескольких развивающихся странах и обеспечила возможность для тысяч учащихся заниматься в школах, зарегистрированных ИКАО. Учреждение



направляет экспертов по техническому сотрудничеству более чем в 100 стран и ежегодно участвует в осуществлении 120 проектов, на которые расходуется в среднем 54 миллион долларов США в год.

В настоящее время ИКАО разрабатывает спутниковую систему для удовлетворения будущих потребностей гражданской авиации в организации связи, навигации, радиолокационного наблюдения и управления воздушным движением. Для решения возрастающих эксплуатационных потребностей в этой системе используются новейшие достижения в области спутниковых и компьютерных технологий, каналов передачи данных и бортовой авиационной электроники. Эта комплексная глобальная система позволит повысить безопасность и уровень организации и эксплуатации воздушного транспорта. Система, одобренная государствами — членами ИКАО, в настоящее время находится в стадии реализации.

ИКАО сотрудничает с Международной авиатранспортной ассоциацией, Международной ассоциацией советов аэропортов, Международной федерацией ассоциаций пилотов авиатранспортных компаний и Международным советом ассоциаций владельцев самолетов и пилотов.

Организация

В ИКАО имеется суверенный орган, каковым является Ассамблея, и руководящий орган – Совет. Ассамблея проводится не реже одного раза в три года и созывается Советом. Каждое Договаривающееся государство имеет право на один голос, и решения Ассамблеи принимаются большинством

поданных голосов, если иное не предусмотрено Конвенцией. На своих сессиях Ассамблея подробно рассматривает проделанную Организацией работу в технической, экономической, юридической областях и в области технического сотрудничества, а также дает руководящие указания другим органам ИКАО относительно их будущей деятельности.

Совет является постоянным органом, ответственным перед Ассамблеей, и состоит из представителей 36 Договаривающихся государств, избираемых Ассамблеей на трехлетний период. При выборах обеспечивается надлежащее представительство государств, играющих ведущую роль в воздушном транспорте; государств, не включенных на ином основании, которые вносят наибольший вклад в предоставление средств и обслуживание для международной гражданской авиации; и государств, не включенных на ином основании, назначение которых обеспечивает представительство в Совете всех основных географических районов мира.

Совет и его вспомогательные органы обеспечивают постоянное руководство работой Организации. Одной из основных функций Совета является принятие Международных стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) и оформление их в качестве Приложений к Конвенции о международной гражданской авиации. Совет может выступать в качестве арбитра между Договаривающимися государствами по вопросам, касающимся авиации и применения Конвенции; он может



расследовать любую ситуацию, при которой могут возникать устранимые препятствия для развития международной аэронавигации, и, в общем, он может предпринимать такие действия, которые могут оказаться необходимыми для обеспечения безопасности и регулярности эксплуатации международного воздушного транспорта.

Стандарт представляет собой техническое требование, единообразное применение которого необходимо для обеспечения безопасности или регулярности международной гражданской аэронавигации и который Договаривающиеся государства выполняют в соответствии с Конвенцией. Рекомендуемая практика представляет собой техническое требование, единообразное применение которого считается желательным для обеспечения безопасности, регулярности и эффективности международной гражданской аэронавигации. Подробные Стандарты и Рекомендуемая практика ИКАО изложены в 18 Приложениях к Чикагской конвенции, которые охватывают все аспекты деятельности международной гражданской авиации. Совет наделен полномочиями для окончательного принятия Стандартов и Рекомендуемой практики и утверждения Правил аэронавигационного обслуживания (PANS), но основным органом, занимающимся их разработкой, является Аэронавигационная комиссия ИКАО. Комиссия состоит из 15 членов, которые обладают квалификацией и опытом в научной и практической областях, связанных с авиацией. Члены

Комиссии назначаются Договаривающимися государствами и утверждаются Советом. Они действуют в рамках своей персональной экспертной компетентности, а не как представители назначивших их сторон. Комиссии оказывают помощь небольшие группы экспертов, назначаемые Договаривающимися государствами и международными организациями и утверждаемые Комиссией.

Секретариат, возглавляемый Генеральным секретарем, состоит из пяти основных подразделений: Аэронавигационного управления, Авиатранспортного управления, Управления технического сотрудничества, Юридического управления и Административного управления. Чтобы работа Секретариата отражала действительно международный подход, работающие в нем специалисты набираются на широкой географической основе.

ИКАО работает в тесном сотрудничестве с другими специализированными учреждениями Организации Объединенных Наций, такими, как Международная морская организация, Международный союз электросвязи и Всемирная метеорологическая организация. Во многих совещаниях, проводимых ИКАО, принимают также участие Международная ассоциация воздушного транспорта, Международный совет аэропортов, Международная федерация ассоциаций линейных пилотов и другие международные организации.

Стратегические цели ИКАО
Международная организация гражданской авиации, являющаяся



одним из специализированных учреждений ООН, представляет собой глобальный форум для гражданской авиации. ИКАО стремится реализовать свое концептуальное видение безопасного и устойчивого развития гражданской авиации, опираясь на сотрудничество между своими государствами-членами.

Для реализации этого видения Организация наметила следующие стратегические цели:

- a) Безопасность полетов. Повышать уровень безопасности полетов в гражданской авиации во всем мире
- b) Авиационная безопасность. Повышать уровень авиационной

безопасности в гражданской авиации во всем мире

- c) Охрана окружающей среды. Сводить к минимуму неблагоприятное воздействие гражданской авиации на окружающую среду во всем мире

- d) Эффективность. Повышать эффективность авиационной деятельности

- e) Непрерывность. Поддерживать непрерывность авиационной деятельности

- f) Правовое регулирование. Укреплять правовые нормы регулирования деятельности международной гражданской авиации

2. Международная ассоциация воздушного транспорта



International Air Transport Association

(IATA)

Международная ассоциация воздушного транспорта, ИАТА (английский *International Air Transport Association*, сокращенный *IATA*) международная неправительственная организация, которая штаб-квартира находится в Монреале (Канада), европейский центр - в Женеве (Швейцария). ИАТА имеет 101 представительство по всему миру.

История

ИАТА была организована 28 августа 1919 года в Гааге (Нидерланды) как

союз авиакомпаний под именем **International Air Traffic Association**.

Её цель была организация безопасных, регулярных и рентабельных воздушных перевозок людей и грузов, а также содействие совместной работе всех участвующих в международных воздушных перевозках предприятий. Ассоциация, организованная после Первой мировой войны прекратила свое существование из-за Второй мировой войны.



Преимницей стала созданная в апреле 1945 года в Гаване (Куба) **International Air Transport Association**. К этому моменту она имела 57 членов из 31 страны, в основном из европейских и северо-американских.

На 27 марта 2006 года членами ИАТА являются 265 авиакомпаний, которые осуществляют 94% всех международных рейсов.

Деятельность

Ассоциация выступает координатором и представителем интересов авиатранспортной отрасли в таких областях, как обеспечение безопасности полетов, производство полетов, тарифная политика, техобслуживание, авиационная безопасность, разработка международных стандартов совместно с ИКАО и т.д.

Важнейшим направлением деятельности ИАТА является организация взаиморасчетов между субъектами воздушного транспорта, основанная на системе продаж перевозок на нейтральном бланке авиабилетов.

Ещё в 1948 году начала свою деятельность Клиринговая палата IATA (английский IATA Clearing House), обеспечивающая проведение взаимозачетов между авиакомпаниями, а в 1972 году была создана мировая нейтральная среда продаж авиабилетов BSP IATA, впоследствии охватившая весь воздушный транспорт мира, кроме США (которые первыми создали собственную систему, ARC, послужившую впоследствии основой для BSP) и стран СНГ (за исключением Молдавии).

Международная ассоциация воздушного транспорта объявила о полном

переходе с 2007 года на продажу авиаперевозок с использованием электронных билетов.

ИАТА присваивает коды аэропортам, авиакомпаниям и типам самолетов для классификации.

International Operational Safety Audit (IOSA)

IOSA - Программа производственного аудита безопасности авиакомпаний Международной ассоциации воздушного транспорта (IATA Operational Safety Audit), которая предназначена для оценки систем эксплуатационного управления и контроля воздушных перевозчиков.

Сегодня IOSA - это передовой гармонизированный стандарт всей мировой авиационной индустрии в области осуществления авиаперевозок и обеспечения их безопасности. IOSA постоянно поддерживается в актуальном состоянии, дорабатывается, оценивается и актуализируется в соответствии с изменяющимися требованиями авиационной отрасли и регламентирующими документами. Согласно требованиям IATA все авиакомпании-члены IATA должны пройти аудит IOSA. Компании, успешно прошедшие процедуру проверки, вносят в реестр Операторов IOSA.

На сегодняшний день сертификацию IOSA осуществляют восемь независимых аудиторских фирм, которые прошли аккредитацию в IATA. Руководство по стандартам IOSA включает в себя 872 требования, соответствие которым должна подтвердить авиакомпания во время прохождения аудита.

Сертификат IOSA представляет собой своего рода «пропуск» в



международные альянсы крупнейших авиакомпаний мира и является обязательным условием членства в IATA. Признание безопасности работы на международном уровне гарантирует более высокий статус авиаперевозчика как на внутреннем рынке, так и на рынке международных авиаперевозок. Развитие авиационной отрасли Узбекистана связано развитием международных связей страны, развитием экономических отношений, культурных связей, развитием туризма и другими факторами.

За последние годы парк самолётов авиакомпании "Uzbekistan airways" значительно изменился в сторону улучшения. Парк самолётов пополнился современными самолётами **Airbus A320, Boeing 787, Dream Liner**. Тем самым улучшается возможность оказания пассажирам современных услуг на высшем уровне. В пассажирских салонах имеются отсеки первого класса, бизнес-класса и эконом-класса, оснащённые удобными креслами.



В связи с проводимыми реформами с 2019 года:

В октябре 2019 года проведена реорганизация НАК «Узбекистон хаво

Для пассажиров, отправившихся в дальний перелёт предоставляются услуги Catring.

Обслуживание авиационной техники осуществляется на предприятии "Uzbekistan airways technics", в котором проводятся такие виды технического обслуживания и ремонта, как A-Chack, B-Chack, C-Chack. Построен цех изготовления и ремонта узлов из композиционных материалов.

Создание авиакомпании «**HUMO Air**» и **QANOT SHARQ AIRLINES** позволит уделить особое внимание развитию местных и международных авиаперевозок.

Увеличение пассажиропотока между городами Ташкент, Самарканд, Бухара, Хива, Термез, Фергана позволит дать толчок развитию авиалиний местного значения. Также, позволит развить внутренний и международный туризм. Осенью 2021 года были запущены первые рейсы: в Шарджу и Внуково. Также ожидаются рейсы в другие российские города: Петербург, Новосибирск, Сочи и Екатеринбург.



йуллари». Созданы независимые друг от друга компании «Uzbekistan Airways» и «Uzbekistan Airports».



С октября 2019 года в международных аэропортах Карши, Нукус, Термез и Бухара был введен режим «Открытое небо» с применением «пятой свободы воздуха».

Предусмотрено строительство нового пассажирского терминала и взлетно-посадочной полосы международного аэропорта «Самарканд», что позволит увеличить пропускную способность аэропорта с 500 пассажиров до 1500 пассажиров в час.

В результате оптимизации и реконструкции международного

аэропорта «Ташкент» с участием немецких специалистов пропускная способность аэропорта будет увеличена с 4 млн. до 7 млн. пассажиров в год.

Строительство новой взлетно-посадочной полосы в международном аэропорту «Термез» и реконструкция международного аэропорта «Андижан» позволит также обеспечить возможность обслуживания всех типов воздушных судов и увеличить количество рейсов в 2-3 раза.

References:

1. Home (icao.int)
2. Международная организация гражданской авиации — Википедия (wikipedia.org)
3. International Civil Aviation Organization - Wikipedia
4. Международная организация гражданской авиации (ИКАО) Министерство транспорта Российской Федерации (mintrans.gov.ru)
5. <https://avia.pro/grazhdanskaya-aviaciya?ysclid=l1kqqpdzrf>