|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| ПОГОДА КЛИМАТ ВОДА | **Всемирная метеорологическая организация**  **КОМИССИЯ ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ И ПРИМЕНЕНИЯМ В ОБЛАСТЯХ ПОГОДЫ, КЛИМАТА, ВОДЫ И СООТВЕТСТВУЮЩИХ ОБЛАСТЯХ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ**  **Вторая сессия** 17−21 октября 2022 г., Женева | **SERCOM-2/INF. 5.4** |
| Представлен: председателем ПК-АВИ  30.VIII.2022 |

## *[Этот документ был переведен для вашего удобства с использованием технологий машинного перевода и памяти переводов. ВМО приняла соответствующие меры для улучшения качества полученного перевода, однако не дает никаких гарантий какого-либо рода, явных или подразумеваемых, в отношении его точности, надежности или правильности. Любые расхождения или различия, которые могли возникнуть при переводе содержания оригинального документа на русский язык, не являются обязательными и не имеют юридической силы для соблюдения, исполнения или любой другой цели. Некоторые материалы (например, изображения) могут быть не переведены из-за технических ограничений системы. В случае возникновения вопросов, связанных с точностью информации, содержащейся в переведенном документе, просим обращаться к английскому оригиналу, который является официальной версией документа.]*

## СТАТУС ОБНОВЛЕНИЯ ДОЛГОСРОЧНОГО ПЛАНА ПО АВИАЦИОННОЙ МЕТЕОРОЛОГИИ

### Справочная информация

В 2019 г. Восемнадцатый Всемирный метеорологический конгресс в [резолюции 28 (Кг-18)](https://library.wmo.int/doc_num.php?explnum_id=9827#page=109) одобрил публикацию первого издания Долгосрочного плана по авиационной метеорологии (ДСП-АвМ). Разработка долгосрочного плана стала результатом работы, проведенной Комиссией по авиационной метеорологии (КАМ). Конгресс принял решение, что долгосрочный план должен быть живым документом, который регулярно пересматривается и периодически обновляется для обеспечения высокой степени его соответствия со Стратегическим планом ВМО и Глобальным аэронавигационным планом (ГАНП) Международной организации гражданской авиации (ИКАО).

Первое издание Долгосрочного плана по авиационной метеорологии доступно в виде [публикации ВМО AeM SERIES No. 5](https://library.wmo.int/index.php?lvl=notice_display&id=21476) (только на английском языке).

Цель долгосрочного плана по авиационной метеорологии — определить рамки, в которых поставщики аэронавигационного метеорологического обслуживания Членов ВМО, в частности, и более широкие метеорологические и авиационные сообщества, в целом, могут планировать переход от традиционного подхода «ориентированного на продукцию» к современному подходу «ориентированному на информацию» до 2030 г. включительно и в последующие периоды. Таким образом, в долгосрочном плане уделяется должное внимание общеотраслевому прогрессу в области воздушного транспорта, предусмотренному на ближайшее десятилетие или более, и он дополняет ГАНП ИКАО.   
Это необходимо для того, чтобы по мере реализации концепции ИКАО по созданию глобально функционально совместимой, гармонизированной системы управления воздушным движением в будущем, можно было бы обеспечить согласованность процессов со стороны ВМО.

В долгосрочном плане представлено видение, гибкая стратегия, которая поможет ВМО, ее Членам и партнерам обеспечить, чтобы предоставление аэронавигационного метеорологического обслуживания развивалось таким образом, чтобы использовать научно-технический прогресс как со стороны поставщиков услуг, так и со стороны потребителей. В долгосрочном плане рассматриваются последствия прогнозируемого увеличения объема воздушного движения и изменения климата не только для потребностей авиационных пользователей в метеорологическом информационном обслуживании, но и для фактического предоставления метеорологического обслуживания на национальном, региональном и глобальном уровнях.

В целом, при условии надлежащей реализации и достаточного ресурсного обеспечения, процессы, изложенные в долгосрочном плане, позволяют лучше удовлетворять потребности и ожидания международной гражданской авиации в течение следующего десятилетия и в последующие периоды и тем самым обеспечить, чтобы ВМО и ее Члены оставались неотъемлемыми, заслуживающими доверия и важными участниками глобальной аэронавигационной системы.

### Последние события

После публикации первого издания Долгосрочного плана по авиационной метеорологии в 2019 г. мир стал свидетелем пандемии коронавируса (COVID-19). Авиация была одной из множества отраслей, серьезно пострадавших от пандемии. В 2020 г. резко упал потребительский спрос на коммерческие авиаперевозки. Последующее восстановление в 2021 и 2022 гг. было постепенным и часто нерегулярным. Глобальный экономический спад, вызванный пандемией, отразился на всей авиационной цепочке поставок, включая требования к авиационному метеорологическому обслуживанию и его предоставлению.

После первого заседания Постоянного комитета по обслуживанию авиации ([ПК-АВИ-1](https://community.wmo.int/activity-areas/aviation/reports/final-reports#sc-avi)) в декабре 2020 г. Постоянный комитет попытался выполнить просьбу Конгресса о том, чтобы долгосрочный план постоянно пересматривался и, при необходимости, обновлялся. Например, в 2021 г. ПК-АВИ создал Целевую группу по обновлению Долгосрочного плана по авиационной метеорологии (ЦГ-ДСП), в состав которой вошли по одному эксперту от каждого из шести регионов ВМО. Цель ЦГ-ДСП заключалась в оказании помощи ПК-АВИ в подготовке обновления долгосрочного плана для представления Комиссии по обслуживанию (СЕРКОМ) в 2022 г., а затем Конгрессу или Исполнительному совету в 2023 г.

На втором заседании Постоянного комитета по авиационному обслуживанию ([ПК-АВИ-2](https://community.wmo.int/activity-areas/aviation/reports/final-reports#sc-avi)) в марте/апреле 2022 г. Постоянный комитет получил доклад о ходе работы ЦГ-ДСП. Несмотря на определенный прогресс, достигнутый ЦГ-ДСП, Постоянный комитет посчитал, что необходимо более детально рассмотреть вопрос о том, как следует реструктурировать и переписать долгосрочный план, чтобы обеспечить его надлежащее и обязательное отражение средне- и долгосрочных последствий глобальных явлений, таких как пандемия и изменение климата. Действительно, Постоянный комитет рассмотрел некоторые из многочисленных факторов, влияющих на текущее и будущее предоставление авиационного метеорологического обслуживания, включая:

* инвестиции в глобальную деятельность, связанную с погодой;
* восстановление после пандемии COVID-19;
* потребность авиационной отрасли в бесперебойной, высококачественной, геореференцированной, оцифрованной метеорологической информации по всему миру;
* глобальное стремление к экологической устойчивости;
* научно-технический прогресс (например, ансамблевые системы прогнозирования с высоким разрешением, искусственный интеллект, машинное обучение и системы наукастинга);
* будущая(ие) роль(и) авиационного метеорологического персонала.

Кроме того, Постоянный комитет признал, что в будущем, вероятно, меньшее число Членов ВМО будет необходимо для обеспечения каждого компонента авиационного метеорологического обслуживания.

### Дальнейшие шаги

После ПК-АВИ-2 и с учетом обратной связи, полученной во время и после совещания, тематические координаторы по стратегии и управлению в рамках ПК-АВИ возглавили разработку проекта рамочной основы для второго издания Долгосрочного плана по авиационной метеорологии. Работа над вторым изданием должна быть завершена к моменту рассмотрения на третьем заседании Постоянного комитета по обслуживанию авиации (ПК-АВИ-3) в конце 2023 г., а затем на третьей сессии Комиссии по обслуживанию (СЕРКОМ-3) в начале 2024 г.

Иллюстрация потенциальной новой структуры и содержания долгосрочного плана приведена в [таблице 1](#_Таблица_1._Иллюстрация).

Предстоит определить, будет ли обновление долгосрочного плана просто подлежать одобрению/утверждению на СЕРКОМ-3 в 2024 г. до публикации или же Исполнительный совет или Внеочередная сессия Конгресса в 2024 или 2025 г. будут участвовать в процессе окончательного одобрения/утверждения. В любом случае, ожидается, что второе издание Долгосрочного плана по авиационной метеорологии будет опубликовано ВМО до конца 2025 г.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

### Таблица 1. Иллюстрация потенциальной новой структуры и содержания Долгосрочного плана по авиационной метеорологии.

|  |  |
| --- | --- |
| **Название раздела** | **Содержание** |
| Введение/Справочная информация | * Обзор изменений по сравнению с версией 2019 г. * Восстановление отрасли после пандемии COVID-19 * Краткое описание потребностей отрасли в отношении глобальных стандартов, качества и информационного обслуживания * Вопросы экологической устойчивости * Различная мотивация Членов ВМО в предоставлении обслуживания авиации * Глобализация метеорологической отрасли * Трансформация предоставления обслуживания и изменение роли авиационного метеорологического персонала |
| Будущее обслуживания в области авиационной метеорологии | * Достижения науки и техники и последующая разработка метеорологической информации * Потребность отрасли в глобальных, оцифрованных наборах данных высокого разрешения в качестве основы для предоставления метеорологического обслуживания * Изменение роли человека и машин в предоставлении метеорологического обслуживания и, в частности, в процессах принятия решений |
| Изменение роли поставщиков авиационного метеорологического обслуживания | * Изменение требований к компетенциям и соответствующей подготовки и повышения квалификации   + - * Вклад в бесперебойное обслуживание * Признание того, что предоставление обслуживания будет варьироваться в зависимости от поставщика услуг, при этом некоторые поставщики предпочтут отказаться от своей авиационной метеорологической программы |
| Переход к будущему состоянию (дорожная карта) | * Привлечение потребителей * Разработка и предоставление обслуживания быстрого цикла * Автоматизация авиационных прогнозов погоды (количественные показатели) и наблюдений * Человеческий экспертный опыт, переносящийся на такие качества, как интерпретация, ограничения, вероятность, воздействие * Приоритетные области для дополнительного, непрерывного и более качественного обслуживания * Необходимость интеграции и операционной совместимости * Роль поставщиков авиационного метеорологического обслуживания — от глобального уровня до местного с акцентом на взаимоотношениях * Руководство для поставщиков авиационного метеорологического обслуживания по осуществлению перехода |
| Выводы | * + - * Смещение акцента с национального подхода к региональному для устойчивого обеспечения авиационного метеорологического обслуживания       * Существующие поставщики авиационного метеорологического обслуживания располагают оптимальными возможностями для работы с заинтересованными сторонами в целях модернизации авиационного метеорологического обслуживания * ВМО продолжит играть важную роль в авиационной отрасли |

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_