**Справочная информация о новой структуре Московской и смежных с ней зон Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации**

Минтрансу России, Минобороны России и Минпромторгу России в марте 2011 года решением Председателя Правительства Российской Федерации было поручено представить в Правительство Российской Федерации предложения по совершенствованию структуры организации воздушного пространства Московской зоны Единой системы организации воздушного движения в целях повышения её пропускной способности.

На начальном этапе организацию разработки новой структуры осуществляла рабочая группа, в которую вошли эксперты Росавиации, филиала «НИИ Аэронавигации» ФГУП ГосНИИ ГА, ФГУП «Госкорпорация по ОрВД», представители операторов аэропортов Москвы и авиакомпаний «Аэрофлот», «Трансаэро», «ЮТэйр» и «Сибирь».

Спустя три года, в 2014 году была разработана новая структура воздушного пространства, позволяющая повысить уровень интенсивности воздушного движения в 1,5 раза, а уровень безопасности полетов в 1,8 раза. Структура была подвергнута независимому аудиту компанией Jeppesen, выводы которой подтвердили все заявленные показатели нововведения.

В сентябре 2014 года новая структура воздушного пространства была представлена Правительственной комиссии по транспорту. Комиссия признала целесообразным провести корректировку проекта с учётом предложений авиакомпаний, аэропортов и иных заинтересованных сторон, учитывая перспективное развитие аэродромной инфраструктуры и расширение объемов авиаперевозок.

В 2018 году итогом четырехлетней работы экспертной межведомственной группы из представителей Росавиации, Минтранса, Минпрома, Минобороны, ФГУП «Госкорпорация по ОрВД», «НИИ Аэронавигации» ФГУП ГосНИИ ГА, ведущих авиакомпаний и операторов аэропортов стал новый концептуальный проект структуры воздушного пространства.

К установленным ранее показателям увеличения интенсивности воздушного движения и повышения уровня безопасности полетов добавились дополнительные. Время полёта в Московской воздушной зоне должно сократиться в среднем на 15%, протяженность за счёт сокращения использования зон ожидания – на 21%. Расход топлива – почти на 14%. При этом расчетная экономия топлива для прибывающих воздушных судов в Шереметьево должна составить 39%, в Домодедово – 34%, во Внуково – 23%.

Концептуальный проект новой структуры воздушного пространства Московской зоны характеризуется следующими новыми эксплуатационными свойствами:

⁃ применение маршрутов, основанных на современных методах и средствах навигации;

⁃ бесконфликтность между схемами прибытия и схемами вылета основных аэродромов;

⁃ совершенствование и оптимизация диспетчерских пунктов организации воздушного движения («прилет» и «вылет») в Московском узловом диспетчерском районе;

⁃ независимые одновременные заходы на посадку на параллельные взлетно-посадочные полосы для аэродромов Шереметьево и Домодедово;

⁃ перенаправление транзитных потоков воздушных судов для снижения нагрузки на основные аэродромы Москвы;

⁃ унификация процедур формирования потоков прилетающих воздушных судов на траекторию захода на посадку за счет применения современных технологий управления воздушным движением;

⁃ установление единой высоты перехода в Московском узловом диспетчерском районе с выдерживанием абсолютной высоты полёта в футах на высотах ниже эшелона перехода.

В Московской, Санкт-Петербургской, Ростовской, Самарской и Екатеринбургской зонах Единой системы организации воздушного движения введены новые маршруты обслуживания воздушного движения, из них:

• 220 маршрутов зональной навигации;

• 9 международных воздушных трасс;

• 35 внутренних воздушных трасс.

В результате внедрения новой структуры уменьшаются задержки прилетающих воздушных судов при маневрировании перед заходом на посадку. Новая система организации воздушного движения может обеспечить для каждого аэродрома такое количество взлётно-посадочных операций, которое в состоянии принять наземная инфраструктура аэродрома.

Оценка безопасности полетов в новой структуре воздушного пространства Московской зоны ЕС ОрВД проведена в соответствии с требованиями действующих нормативных правовых актов Российской Федерации и с учетом рекомендаций ИКАО.

Полученная оценка с использованием математических моделей технического риска катастроф ВС позволяет считать безопасность полетов приемлемой и соответствущей отечественным и международным требованиям безопасности полётов при аэронавигационном обслуживании.

Результаты имитационного моделирования подтвердили существенное снижение загрузки диспетчера операциями, связанными с предотвращением конфликтных ситуаций в новой структуре воздушного пространства по сравнению с действующей. Это также подтверждает высокий уровень обеспечения безопасности полётов в новой структуре воздушного пространства.

Около 60% всех полетов, выполняемых в воздушном пространстве России, приходятся на Московскую зону. На ее территории расположено более 100 аэродромов, принадлежащих различным ведомствам и организациям. Границы Московской зоны сопряжены с Белоруссией и Украиной, а также со смежными зонами Единой системы ОрВД – Санкт-Петербургской, Ростовской, Самарской и Екатеринбургской.