

**АССАМБЛЕЯ — 38-Я СЕССИЯ****ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

Пункт 38 повестки дня. Прочие вопросы, подлежащие рассмотрению Технической комиссией

ВВЕДЕНИЕ ГИМАЛАЙСКОГО МАРШРУТА

(Представлено Непалом)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Несмотря на разработку и введение пересмотренных структур маршрутов, проходящих к югу от Гималаев и через территорию Индостана, по-прежнему отмечается перегруженность и задержки рейсов, выполняемых через Бенгальский залив в восточном и западном направлениях. Непал предлагает ввести прямой маршрут вдоль южного склона Гималаев для решения проблемы перегруженности и повышения уровня безопасности полетов.

В данном документе подчеркиваются важное значение и различные преимущества развития данного маршрута. Сотрудничество и поддержка со стороны соответствующих государств, ИКАО и ИАТА необходимы для реализации предлагаемого воздушного маршрута, в результате введения которого произойдет значительное повышение уровня безопасности и эффективности воздушных перевозок, а также будет введен согласованный и экономически жизнеспособный авиационный маршрут, в значительной степени способствующий снижению эмиссии CO₂.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегическими целями "Безопасность полетов" и "Охрана окружающей среды и устойчивое развитие воздушного транспорта"
<i>Финансовые последствия</i>	Неприменимо
<i>Справочный материал</i>	Каталог маршрутов ОВД Азиатского/Тихоокеанского региона ИКАО, версия 12, 26 июня 2013 года Вычислитель объема выбросов углерода ИКАО, версия 3, август 2010 года

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Непал стратегически расположен между Индией и Китаем на южном склоне Гималаев и характеризуется разнообразными ландшафтами: от плоских равнин до высочайшей горы мира, Эвереста, откуда открываются самые захватывающие виды в мире. Создание авиационных маршрутов большой протяженности вдоль живописных склонов Гималаев будет выгодно не только для сценариев воздушного движения Непала, но также для региона и мира.

1.2 Азиатский/Тихоокеанский регион отличается самыми высокими в мире темпами роста воздушного движения; в нем возрастает перегруженность воздушного пространства и задержки потоков воздушного движения в регионе и, в особенности, в районе Бенгальского залива. Непал считает, что введение Гималайского маршрута будет одним из наиболее важных шагов в деле решения проблемы перегруженности воздушного движения через Индостан в восточном и западном направлениях. Такое решение первоначально было предложено ИАТА в рамках проекта EMARSSH в 2002 году в целях соединения с Азией на востоке и с Европой и Ближним Востоком – на западе. Такое решение приведет к резкому повышению уровня безопасности полетов и эффективности воздушных перевозок в рамках региона и за его пределами, а также будет способствовать развитию согласованного и экономически обоснованного авиационного маршрута, в значительной степени способствующего снижению эмиссии CO₂ в Бенгальском заливе и Индостане.

2. АНАЛИЗ

2.1 Подробное описание Гималайского маршрута

Маршрутизация	Существующий маршрут	Предлагаемый маршрут	Экономия по расстоянию и времени	Снижение эмиссии CO ₂ (за полет)	Всего, снижение эмиссии CO ₂ за год	Экономия топлива (за полет)	Всего, экономия топлива за год (в среднем)	Замечания
Катманду – Куньмин, Гонконг, Гуанчжоу	Катманду – R344 – BRT – КН – RAJ – A201 – LSO – A599 – Куньмин (1 085 м. миль)	1. Катманду – G348 – BBD – W45 – GGT – W53 – KКУ – W55 – ПМ – DCT – Куньмин (971 м. миль)	114 м. миль/ 15 мин	1 640 кг	600 т	520 кг	190 т	В среднем 1,0 рейс в день ("туда – обратно") из Катманду в Гонконг через Куньмин. В настоящее время данный рейс выполняет только авиакомпания "Непал эрлайнз"
		2. Катманду – G348 – BBD – W45 – GGT – W53 – KКУ – W55 – ПМ – LSO – Куньмин (1 040 м. миль)	45 м. миль/ 6 мин	650 кг	235 т	205 кг	75 т	

2.2 Указанный выше маршрут эффективен не только с точки зрения эмиссии и затрат, но в случае его продления до Индии далее на запад напрямую через РПИ Катманду (VNSM) он и существенно повышает эффективность системы УВД и помогает сократить время полета из Гонконга до Дели, на Ближний Восток и в Европу.

Маршрутизация	Существующий маршрут	Предлагаемый маршрут	Экономия по расстоянию и времени	Снижение эмиссии CO ₂ (за полет)	Всего, снижение эмиссии CO ₂ за год	Экономия топлива (за полет)	Всего, экономия топлива за год (в среднем)	Замечания
Дели – Куньмин, Гонконг, Гуанчжоу и восток	Дели – R460E – LLK – A201 – SALOR – RAJ – LSO – A599 – Куньмин (1 488 м. миль)	1. Дели – L626 – Катманду – G348 – BBD – W45 – GGT – W53 – KКУ – W55 – ПМ – DCT – Куньмин (1 431 м. миль)	57 м. миль/ 7,5 мин	820 кг	8 965 т	260 кг	2 850 т	Предусматривая в среднем 30 рейсов в день ("туда – обратно") на данном предлагаемом маршруте в Куньмин, Гонконг, Гуанчжоу и в восточном направлении

3. ПРЕИМУЩЕСТВА

3.1 Уменьшение перегруженности воздушного движения, тем самым снижение числа задержек рейсов, выполняемых через Бенгальский залив в Европу и на Ближний Восток, и повышение уровня безопасности полетов в регионе и во всем мире.

3.2 Существенное снижение времени полета за счет введения более короткого возможного маршрута.

3.3 Сокращение потребления объема топлива, тем самым снижение расходов, связанных с выполнением полетов.

3.4 Снижение эмиссии CO₂, тем самым вносится вклад в решение глобальной проблемы охраны окружающей среды.

3.5 Более гармонизированное и сбалансированное использование воздушного пространства, что снижает нагрузку на органы УВД и повышает эффективность их работы.

3.6 Данный маршрут будет способствовать созданию более безопасной, экономически обоснованной, рентабельной и отвечающей требованиям охраны окружающей среды системе воздушных перевозок мира.

4. ВЫВОД

4.1 Учитывая огромные преимущества и потенциальные возможности Гималайского маршрута, Непал призывает стремиться к большему пониманию и сотрудничеству между соответствующими государствами, ИКАО, ИАТА и отраслью для реализации предлагаемого Гималайского маршрута, который принесет существенную пользу гражданской авиации всего мира.