



大会 — 第 38 届会议
技术委员会

议程项目 38：需要技术委员会审议的其他问题

喜马拉雅航路的实施

(由尼泊尔提交)

执行摘要

尽管在喜马拉雅山脉南侧和整个印度次大陆开发并实施了经修改的航路结构，但飞越孟加拉湾的东向和西向空中交通流量仍然存在拥挤和延误。尼泊尔建议采用沿喜马拉雅山脉南坡的一条直飞航路，作为解决拥挤和加强安全的解决办法。

本文件概述了开发这条航路的重要意义和多重效益。来自相关国家、国际民航组织及国际航空运输协会的合作和支助，对实现拟议的空中航路至关重要，这将构成提高航空运输安全和效率的一个飞跃，并促进协调一致且经济可行的空中航路，有助于大量减少二氧化碳排放。

战略目标：	本工作文件涉及安全和环境保护及航空运输可持续发展的安全目标。
财务影响：	不适用。
参考材料：	国际民航组织亚洲太平洋地区空中交通服务航路目录，第十二版，2013 年 6 月 26 日 国际民航组织碳排放计算器，第三版，2010 年 8 月

1. 引言

1.1 尼泊尔的战略位置介于中国和印度之间，处于喜马拉雅山南坡，并且具有从平原到世界屋脊的多种地形地貌，而珠穆朗玛峰则具有世界上任何地方都不具备的最令人惊叹的景色。沿连绵优美的喜马拉雅山脉开发远程航路，不仅对尼泊尔非常有利，而且有利于地区及全球空中交通。

1.2 由于亚太地区在航空业务量增长方面增速最快，这一地区空中交通流量的拥挤和延误日趋严重，特别是在孟加拉湾一带。尼泊尔认为，作为有助于解决跨整个印度次大陆东向和西向交通流量拥挤状况的努力，实施喜马拉雅航路将是解决这一问题的一个重大步骤。这方面的努力最初是由国际航协于2002年开展将东侧亚洲与西侧欧洲和中东连结在一起的喜马拉雅南侧经修改的航路结构——亚洲经中东至欧洲（EMARSSH）项目时提出的。这将成为该地区内及地区外提高航空运输安全和效率的一个飞跃，并促进协调一致和经济可行的空中航路，有助于大幅减少孟加拉湾和印度次大陆的二氧化碳排放。

2. 分析

2.1 喜马拉雅航路的具体情况。

航路安排	现有航路	拟议航路	缩短距离、节省时间	减少二氧化碳排放（每次飞行）	每年减少二氧化碳排放合计	节省燃料（每次飞行）	每年节省燃料合计（平均）	说明
加德满都至昆明、香港、广州	加德满都-R344-BRT-KH-RAJ-A201-LSO-A599-昆明(1085海里)	1.加德满都-G348-BBD-W45-GGT-W53-KKU-W55-IIM-DCT-昆明(971海里)	114海里、15分钟	1640千克	600吨	520千克	190吨	平均每天1.0个班次（往返）从加德满都经昆明至香港。目前，尼泊尔航空公司只运营此航班。
		2.加德满都-G348-BBD-W45-GGT-W53-KKU-W55-IIM-LSO-昆明(1040海里)	45海里、6分钟	650千克	235吨	205千克	75吨	

2.2 上述航路不仅排放效率高、成本效益好，而且与印度相连并经加德满都飞行情报区（VNSM）进一步向西延伸后，大幅提高了空中交通管制的效率，并有助于缩短从香港至德里、中东和欧洲的飞行时间。

航路安排	现有航路	拟议航路	缩短距离	所减少二氧化碳排放（每次飞行）	每年减少二氧化碳排放合计	节省燃料（每次飞行）	每年节省燃料合计（平均）	说明
德里至昆明、香港、广州和东方。	德里-R460E-LLK-A201-SALOR-RAJ-LSO-A599-昆明(1488海里)	1.德里-L626-加德满都-G348-BBD-W45-GGT-W53-KKU-W55-IIM-DCT-昆明(1431海里)	57海里、7.5分钟	820千克	8965吨	260千克	2850吨	考虑到平均每天30个班次（往返），提出使用此航线至昆明、香港、广州和东方。

3. 效益

3.1 减少空中交通拥挤，从而减少飞越孟加拉湾至欧洲和中东空中交通的飞行延误，并加强该地区及全球的航空安全。

3.2 通过推出可能较短的航路，大幅缩短飞行时间。

3.3 减少燃料消耗，进而降低航空器的相关运行成本。

3.4 有助于减少二氧化碳排放，从而处理环境保护方面的全球关切。

3.5 加强对空域的协调一致和平衡利用，进而减少空中交通管制的工作量，并提高空中交通管制的效率。

3.6 这条航路将有助于在世界范围内形成更安全、经济可行、具有成本效益并有利于环境的航空运输系统。

4. 结论

4.1 考虑到喜马拉雅航路所具有的巨大效益和潜力，尼泊尔敦促相关各国、国际民航组织、国际航协及行业加深理解并开展合作，以实现拟议的喜马拉雅航路，这将对世界民用航空业产生巨大效益。