



АССАМБЛЕЯ — 38-Я СЕССИЯ

ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

Пункт 36 повестки дня. Аэронавигация. Возникающие вопросы

**ХОД ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПО УВЕЛИЧЕНИЮ ПРОПУСКНОЙ СПОСОБНОСТИ
ВОЗДУШНОГО ПРОСТРАНСТВА В КИТАЕ**

(Представлено Китаем)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем документе представлена информация о мероприятиях, осуществляемых Китаем с целью увеличения пропускной способности воздушного пространства. Эти мероприятия направлены на решение таких задач, как увеличение пропускной способности воздушного пространства, гибкое использование воздушного пространства, оценка пропускной способности воздушного пространства и исследование методов оценки, применение и продвижение новых технологий.

Действия: Ассамблее предлагается принять к сведению информацию, представленную в настоящем документе.

<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

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В настоящем документе представлены текущие результаты деятельности, осуществляемой Китаем с целью увеличения пропускной способности воздушного пространства, а также планируемые мероприятия.

¹ Текст на китайском языке представлен Китайской Народной Республикой.
OM/13-3172

2. ХОД ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПО УВЕЛИЧЕНИЮ ПРОПУСКНОЙ СПОСОБНОСТИ

2.1 Увеличение пропускной способности воздушного пространства

2.1.1 С 2010 по 2012 год количество авиамаршрутов в Китае увеличилось на 120, при этом увеличение суммарной протяженности маршрутов составило 17 935 км. Количество районных диспетчерских секторов и диспетчерских секторов подхода увеличилось на 36, при этом ожидается, что к 2015 году количество диспетчерских секторов возрастет до 380.

2.1.2 Осуществляется оптимизация аэродромного воздушного пространства в районах с загруженными маршрутами. Маршруты вылета разделяются в аэропортах с более чем 200 посадками в среднем в день.

2.1.3 Усилия сосредоточиваются на маршрутах Пекин – Шанхай, Пекин – Гуанчжоу, Пекин – Куньмин, а также маршрутах между Китаем и Республикой Корея согласно программе краткосрочного планирования национальных магистральных маршрутов. В настоящее время после окончательной доработки предварительной программы по маршруту Пекин – Куньмин осуществляется координация использования воздушного пространства.

2.2 Гибкое использование воздушного пространства

2.2.1 С 2010 по 2012 год в общей сложности 1,054 млн рейсов использовали промежуточные маршруты в Китае, благодаря чему дистанция полета снизилась на 37,08 млн км, экономия топлива составила 204 000 т и эмиссия CO₂ уменьшилась на 642 000 т.

2.3 Оценка пропускной способности воздушного пространства

2.3.1 По состоянию на 10 января 2013 года в Китае насчитывалось в общей сложности 219 районных диспетчерских секторов и диспетчерских секторов подхода, из числа которых 83 загруженных диспетчерских сектора прошли оценку пропускной способности, в результате которой была определена пропускная способность каждого диспетчерского сектора за каждый час и за каждые 15 мин. Планируется, что до конца 2013 года будет проведена оценка еще 109 диспетчерских секторов. Базовые уровни пропускной способности диспетчерских секторов устанавливаются в качестве основы для представления данных для системы организации потока воздушного движения.

2.4 Исследование метода оценки пропускной способности

2.4.1 В настоящее время проводится исследование метода оценки пропускной способности загруженных маршрутов в сложных эксплуатационных условиях, целью которого является глубокий анализ взаимосвязей между объединением воздушного пространства и движения и пропускной способностью маршрутов, изучение метода моделирования для загруженных маршрутов и потока воздушного движения в сложных эксплуатационных условиях и создание моделей оценки пропускной способности загруженных маршрутов в сложных эксплуатационных условиях, для того чтобы обеспечить объективность, научную обоснованность и точность проведения оценки. Ожидается, что это поможет решить ключевые проблемы организации воздушного пространства и организации потока воздушного движения и повысить общие эксплуатационные возможности загруженных маршрутов в сложных эксплуатационных условиях.

2.5 Применение и продвижение новых технологий

2.5.1 Пробные полеты на основе PBN были проведены на 6 маршрутах: A593, A461, A326, G212, R343 и B213; они повысили общую эксплуатационную эффективность и безопасность маршрутов.

2.5.2 По состоянию на апрель 2013 года сообщество гражданской авиации Китая завершило построение схемы PBN для 96 аэропортов, для 82 из которых осуществляется разработка схемы полета PBN ведомством по построению схемы полета в сообществе управления воздушным движением. Уведомления о внедрении были представлены для 33 аэропортов, в то время как построение схем было завершено для 36 аэропортов и для 15 аэропортов был начат процесс разработки.

3. ПРЕДСТОЯЩАЯ РАБОТА

3.1 Китай в настоящее время работает над увеличением общей пропускной способности воздушного пространства и повышением эффективности использования воздушного пространства в вышеуказанных районах. Предстоящая работа будет направлена на дальнейшую оптимизацию структуры воздушного пространства в загруженных районах и в особенности на увеличение пропускной способности магистральных маршрутов Пекин – Шанхай, Пекин – Гуанчжоу, Пекин – Куньмин; совершенствование механизма гибкого использования воздушного пространства; определение базового уровня пропускной способности для загруженных диспетчерских секторов и сообщение значений пропускной способности загруженных диспетчерских секторов в соответствии с планом создания бесшовной системы управления воздушным движением в Азиатско-Тихоокеанском регионе; ускорение внедрения новых технологий, таких как PBN.

— КОНЕЦ —