



第十四次空中航行会议

2024 年 8 月 26 日至 9 月 6 日，加拿大，蒙特利尔

议程项目 3： 空中航行系统绩效提升

3.1： 关于加强空中航行服务效率，为长期理想目标做出贡献的建议

空中交通管理运行绩效

（由国际航空运输协会（IATA）、国际公务航空理事会（IBAC）和
空中交通管制员协会国际联合会（IFATCA）提出）

执行摘要

虽然技术解决方案将使该行业实现净零碳排放的目标，但在短期内，特别是在空中交通管理（ATM）方面的运营效率将有助于实现净零排放，并为该行业提供许多短期效率改进。然而，在许多情况下，很难量化引入运营改进的好处。与此同时，对运营绩效和效率缺乏全球基准，并且没有达成一致的定義和基准。此外，在区域层面上，追踪运营改进实施进展的能力有限，特别是《全球空中导航计划》下的改进。因此，航空公司和空中导航服务提供商（ANSP）很难就每个空域容量的当前和期望的服务水平进行基于绩效的讨论。此外，数据解决方案的涌入为 ATM 绩效的增强分析提供了许多可能性，这反过来将提高效率 and 可预测性。这应该伴随着明确的数据和信息治理规则，以确保公正的结果。本文提出了一种结构，可以促进就运营效率和绩效的全球基准达成一致，并提出了对我们迈向更加数字化的运营环境时可以采用的数据治理的考虑。

行动：请会议同意第 4 段所载的建议。

1. 引言

1.1 对航空业来说，空中导航的效率正变得越来越重要，尤其是考虑到已协商一致的环境目标。然而，它缺乏有效的绩效评估，无法确定效率低下的根本原因和运营改进措施。现在人们认识到，国际民航组织（ICAO）必须为支持实施空中导航系统的安全、安保和效率做出同等贡献。

1.2 与此同时，如第十四次空中航行会议（AN-Conf/14）WP/9 号工作文件所述，各国在实现第十三次空中航行会议（AN-Conf/13）第 4.3/1 项建议 — 提高空中导航系统绩效和第 4.3/2 项建议 — 区域和国家合作及实施的目标方面也遇到了困难。

¹ 中文、阿拉伯文、英文、法文、俄文和西班牙文文本由 IATA 提供。

2. 讨论

2.1 (GANP)是实现国际民航组织(ICAO)战略目标的关键因素,在支持联合国2030年可持续发展议程方面发挥着重要作用。尽管已经努力概述与《全球空中航行计划》相关的关键绩效指标,但目前尚未就绩效要求和绩效基线达成一致意见,特别是在公海空域。

2.2 尽管一些国家和次区域已经采用了数据收集机制,以支持对空中交通管理(ATM)绩效改进的有效监测和实现,但目前没有评估和衡量区域层面绩效的全球机制。

2.3 民用空中航行服务组织(CANSO)编制的《全球空中航行服务绩效报告》帮助空中航行服务提供商(ANSPs)衡量其绩效并与同行进行对比。然而,对于ATM的绩效测量需要一个更全面的方法,特别是对于海洋、公海和偏远空域。

3. 结论

3.1 为解决ATM运营绩效问题,并支持对ATM绩效进行衡量和监测,作为对第十四次空中航行会议AN-Conf/14-WP/9号文件下拟议建议的补充。

3.1.1 需要就海洋和公海空域的绩效基线达成一致。

3.1.2 需要更好地了解用户对海洋和公海空域的期望绩效要求。

3.2 为了确定绩效基线,建议通过全球调查和研讨会的方式,航空公司、空中航行服务提供商和机场可以通过这些渠道提供意见。国际航空运输协会(IATA)自愿为此类调查和研讨会提供便利,并整合收到的意见。

4. 会议行动:

4.1 请会议同意以下建议:

各国:

a) 如第3.1和3.2节所述,为绩效基线的定义做出贡献;

国际民航组织:

b) 在适用的工作机构内进行审议;

1) 如何复用行业的绩效基线,以促进更有效的ATM绩效评估;和

2) 创建绩效评估和基准评估仪表板的可能性;和

c) 推进制定与ATM绩效分析相关的数据和信息治理原则。